




قناة السويــس

الماضي ...الحاضر ... المستقبل

(1869-2019)

القاهرة 2020



الهيئة العامة للاستعلامات

رئيس مجلس الإدارة

ضياء رشوان

إشــــراف

عبد المعطي أبو زيد

رئيس قطاع الإعلام الخارجي

الإخراج الفني

م/ رانيا صالــح

غلاف

أحمد جمال

إشراف فني

حســـام أمين

إشراف طباعي

إيمـــان جعـفر



الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

المحـــــرر
أستاذ دكتور/
خلف عبد العظيم الميري

المشاركون

د. أحلام رمضان صابر
أ.د. أحمد عبد الدايم
د. إسماعيل حامد
د. إلهام جبر شمالي
أ.د. إيمان عامر
أ.د. جمال معوض شقرة
د. حمادة الشافعي
أ.د. خالد غريب شاهين
د. خالد مكرم فوزي
د. راضي جودة
أ.د. سعيدة محمد
شيماء خطاب
فاطمة الزهراء عزام
د. فايزة محمد محمود
د. قمرات السيد محمود
أ.د. محمد عبد الوهاب
د. محمد علي إبراهيم
د. محمود سيف الدين
د. محمود عبد الحي
د. نبوية عبد الحافظ
نبيل بكر عمارة
أ.د. نجلاء عبد الجواد
د. نهلة يس حسن
الريان هشام النعماني
أ.د. وجيه عبد الصادق
المهندس وائل قدور
القبطان يحيي الصدر

الاسماء مرتبة هجائياً



الصالون البحري

أمين عام الصالون
لواء بحري/
محمود متولي

الناشر

الهيئة العامة للاستعلامات
٣ شارع الاستاد البحري
مدينة نصر- القاهرة
تليفون : ٢٢٦١٠٧٦١
فاكس : ٢٢٦٠٨٤٤٤
بريد إلكتروني :
african_perspectives@yahoo.com
موقع إلكتروني :
africa.sis.gov.eg

القاهرة
2020

يوزع مجاناً ولا يباع



الفهرس

تاريخ القناة ...تاريخ مصر

كانت، ومازالت، قناة السويس منذ حفرها قبل أكثر من (150) عاماً، مؤشراً صادقاً على الكثير من الواقع السياسي والاقتصادي في مصر، وفي علاقتها بالمحيط الإقليمى والدولى. فرغم أن فكرة حفر القناة، هي فكرة مصرية منذ مئات السنين، فقد ارتبط حفرها باهتمام الأوروبيين بموقع مصر لمصالحهم، كما جسدت ملحمة الحفر تضحيات المصريين، وفى الوقت نفسه، أوضحت مدى الظلم الواقع عليهم آنذاك من ثنائية السلطة والأطماع الغربية.

أما حفل افتتاح قناة السويس عام 1869 فقد كان رمزاً معبراً بشكل شامل عن مصر الحديثة، وصلاتها الوثيقة بالفنون و الثقافة والعمران فى أوروبا فى أرقى تجلياتها. ثم كان الاحتلال البريطانى لمصر أحد أشكال الصراع الدولى على موقع مصر وفى القلب منه قناة السويس ...كما كانت هيمنة الأجانب واستئثارهم بعوائد القناة عشرات السنين تعبيراً يرمز لخضوع مصر وحكامها للنفوذ الأجنبى. ورغم استقلال مصر الشكلى عام 1922، فقد ظلت الهيمنة الأجنبية حتى تأميم القناة في عام 1956 الذى كان ذروة لمعركة استقلال مصر السياسى والعسكرى والاقتصادى...كان التأميم درة على تاج مصر المستقلة. وهكذا، كانت القناة فى قلب الهزيمة عام 1967 وعنواناً للنصر فى 1973.

وفى الوقت الراهن فإن تطوير القناة والمنطقة المحيطة بها هو عنوان لمرحلة نهضة مصر فى كل ربوع الوطن.

من منطلق هذه القيمة التاريخية للقناة كتعبير عن حقائق مصر وشعبها فى كل العصور... رحبت الهيئة العامة للاستعلامات بالتعاون مع الجمعية المصرية للدراسات التاريخية والصالون البحرى فى إصدار هذا العمل الموسوعى الأكاديمى الذى يتضمن دراسات تكشف عن جوانب غير مسبوقة على مدار قرن ونصف القرن منذ حفر القناة مروراً بكل المحطات التاريخية التي مرت بها مصر و القناة.

إن الهيئة العامة للاستعلامات بإصدار هذا المجلد، تأمل أن يكون مفيداً لكل الباحثين والدارسين والمهتمين بقناة السويس...الماضى... والحاضر...والمستقبل.

ضياء رشوان

رئيس الهيئة العامة للاستعلامات

قناة السويس... رمز الإرادة المصرية

قناة السويس ليست مجرد ممر مائي استراتيجي محفور على أرض مصر.. بل هي تاريخ من النضال محفور في ذاكرة المصريين على مدى 150 عاما.. تاريخ من "التحدي والاستجابة".. تحدى قوى الطبيعة وقوى الشر والعدوان.. واستجابة شعب مصر بقيادته ورجاله وعلمائه وعزيمته الجبارة. فقد اختلطت مياه القناة مرارا بدماء الشهداء من خيرة أبناء شعبنا.. شهداء حفر القناة على مدى عشر سنوات (1859 – 1869) وشهداء مقاومة الغزاة والمحتلين في 1948 و1956 و1967 و1973، وشهداء الدفاع المستمر عن أمن واستقرار مصر على مر السنين. وعلى رمال القناة انسكب عرق المصريين الذين حفروها، والذين أبهروا العالم بإدارتها وصيانتها وتطويرها الدائم منذ استعادة ملكيتها إلى شعبها بقرار التأميم التاريخي في عام 1956...

لقد كانت قناة السويس، وما زالت، عنواناً لقوة الإرادة لدى شعب مصر في كل المراحل، كانت شاهداً على مقاومة الاحتلال الإنجليزي، وساحة لصد العدوان الثلاثي الغاشم، واختبارا لإصرار شعبنا على تحدى الصعب في حرب الاستنزاف، ثم كان عبور جيش مصر العظيم للقناة بمثابة المعجزة العسكرية التي شقت الطريق إلى نصر أكتوبر العظيم وتحرير الأرض المصرية.

وبنفس الروح والعزيمة، كان إنشاء قناة السويس الجديدة عام 2016 رمزاً جديداً على عبقرية القيادة، وقوة الإرادة، وكفاءة الإدارة التي حققت هذا الإنجاز بأعلى معدلات ومعايير القرن الحادي والعشرين وفي زمن قياسي غير مسبوق. إن إنجاز قناة السويس الجديدة كان ملحمة لا تقل عن الملاحم الكبرى في تاريخ القناة، كان سباقا مع الزمن، وتحديا لإثبات قدرة الشعب على تحويل طموحاته إلى واقع.. بل كان افتتاحها إيذانا بانتقال مصر من حالة اليأس والارتباك التي تعرضت لها منذ عام 2011، إلى استعادة الثقة بالنفس، والقدرة على الإنجاز. لقد فتح النجاح المشهود في حفر قناة السويس الجديدة باب الأمل والعمل لملحمة البناء والعمران والتقدم التي تعيشها مصر في كل المجالات بقيادة السيد الرئيس عبد الفتاح السيسي.

وما زالت منظومة "التحدي والاستجابة" تتواصل على ضفاف القناة من خلال "المنطقة الاقتصادية لقناة السويس"... منطقة الأمل في غد أفضل لكل الشعب المصري.

الفريق بحرى/ مهاب مميش

مستشار رئيس الجمهورية

لمشروعات محور قناة السويس والموانئ البحرية

معركة التأميم ... و مسيرة التطوير

تمثل قناة السويس جزء عزيزًا من مصر لأن أجدادنا الفلاحين المصريين هم الذين حفروها, واستشهد فى حفرها حوالى مائة وعشرون ألف شهيد ، تحت ظروف غير إنسانية قاسيه من سوء التغذية وسوء المعاملة بالإضافة إلى الأحوال الجوية . وفى المقابل كانت تحت السيطرة الكامله للأجانب، الذين لم يعطوا مصر من خيرتها وإيرادتها إلا الفتات.

شعر الرئيس/ جمال عبد الناصر أن الشركة الأجنبية التى كانت تدير القناة، تحاول بكل الوسائل مد مدة الأمتياز لما بعد عام 1968 . وعندما تأكدت الشركة من عدم موافقته إطلاقاً على مد الأمتياز، أرسلت عدة بعثات للتفاوض ومنها على سبيل الذكر بعثة بقيادة مستر/ منزيس رئيس وزراء استرليا فى ذلك الوقت لمحاولة إقناع الرئيس / جمال عبد الناصر بأن تكون إدارة قناة السويس إدارة دولية وليست مصرية، لأن المصريين ليس لديهم الخبرة اللازمة لأدارة مثل هذا الكيان الكبير، ولكن جميع المحاولات باءت بالفشل. ورأى الرئيس/ عبد الناصر أن الأسلوب الأمثل هو تأميم القناة، رغم ما سيترتب على هذا القرار من مخاطر.

تنفيذاً لهذا القرار عين الرئيس / جمال عبد الناصر لجنة ثلاثية برئاسة المغفور له المهندس / محمود يونس وعضوية المغفور له المهندس / عبد الحميد أبوبكر وأنا ، للقيام بوضع خطة التأميم فى سرية كاملة نظراً لوجود الفرنسيين والقوات الأنجليزية فى منطقة القناة . وأكد الرئيس/ عبد الناصر علينا أن فشل تأميم القناة لاقدر الله سوف يعنى أن تفقد مصر قناة السويس إلى الأبد ، وطلب من اللجنة عرض الخطة بتفاصيلها فى مدة أقصاها 50 ساعة تمهيداً لإعلان التأميم.

ولما كانت القناة تمتد من بورسعيد شمالاً إلى السويس جنوباً مروراً بالإسماعيلية ، أختارت اللجنة بعناية فائقة عدد 27 فرداً لتنفيذ الخطة قسموا إلى ثلاثة مجموعات حيث أن طول القناة 162 كم، ولايمكن تنفيذ ذلك بثلاثة أفراد فقط ، على أن تتواجد كل مجموعة فى مكانها عند الإشارة إلى كلمة ديليسبس فى خطاب الرئيس/ جمال عبد الناصر. وبفضل من الله ولحسن التخطيط والاختيار المناسب للأفراد وللحفاظ على السرية التامة نجحت خطة التأميم دون أى أصابات وأصبحت القناة بكاملها تحت الإدارة المصرية .

ورداً على بعض الأقوال التى أنتشرت فى ذلك الوقت بأنه كان من الأجدى الأنتظار حتى عام 1968 واستلام القناة طبقا للأتفاقية تجنباً للحرب وخلافه، أقول لهم وأشهد أمام الله أن هذا فرض مستحيل، لأن بعد تأكد الدول الأجنبية عدم موافقة المصريين على مد الأمتياز لكانت مصر ستسترد القناه متهالكة نطراً لأن الشركة لم تقم بتجديد وصيانة المعدات الرئيسية مثل الكراكات والأوناش العائمة وغيرها ، بالإضافه إلى الإهمال الشديد وعدم صيانة المجرى الملاحى للقناة وتطهيره ، كذا عدم تدريب الكوادر المصرية واقتصار عملها فى المستويات الإدارية البسيطة والبعيده كل البعد عن الأعمال القيادية التى تؤهلهم لإدارة هذ المرفق الحيوى الهام .

وقد قامت الإدارة المصرية بوضع خطة لتطوير المجرى الملاحى من حيث التعميق والتوسيع حتى يستوعب حمولات أكبر من السفن . ثم جاء عدوان 1967 من قبل اسرائيل، واغلقت القناة مرة أخرى ولمدة ثمانى سنوات . إلى أن تحقق نصر أكتوبر العظيم وقرر الرئيس/ السادات، افتتاح القناة فى 5 يونيو 1975 حيث تم تطهير القناة.

ثم بدأ تنفيذ مشروع عملاق لتطوير المجرى الملاحى لقتاة السويس من حيث العمق وتوسيع المجرى المائى حتى يستطيع استيعاب التطور الذى حدث فى بناء السفن أثناء فترة إغلاق القناة. واستمر تنفيذ مشروع التطوير حتى وصل الغاطس الى 66 قدم الأمر الذى مكن السفن ذات حمولة 240 الف طن حمولة ساكنه من عبور القناة. وقد أدى تنفيذ هذه المشروعات إلى زيادة إيردات قناة السويس حتى وصلت الى 5,4 مليار دولار أمريكى وأصبحت أحد المصادر الرئيسية للعملة الأجنبية لمصر. تحية وتقدير لكل من تولى رئاسة هذا الشريان الحيوى الهام ولجميع العاملين به، وبذلوا الجهد والعرق ليصل إلى ما أصبح عليه الآن .

ولقد كان قدرى أن أتولى رئاسة هذا الشريان الحيوى ... قناة السويس ، والتى قضيت بها أكثر من أربعين عاما ، أعمل فيها بكل حب وإخلاص وستظل مياهها المالحةتجرى فى عروقى إلى أن يشاء الله . وقد كرمنى الرئيس/ جمال عبد الناصر بمنحى وسام الاستحقاق من الطبقة الأولى لمشاركتى فى تأميم القناة. كما كرمنى الرئيس/ أنور السادات بمنحى وشاح الجمهورية من الطبقة الأولى لمساهمتى فى أعادة الملاحة للقناة سنه 1975. واتمنى أن أكون قد أديت واجبى نحو وطنى... لتظل قناة السويس شريان رخاء وخير لمصر وللعالم أجمع.

مهندس/ محمد عزت عادل
رئيس هيئة قناة السويس سابقاً
وأحد أبطال تأميم القناة

ملاحظة: أرسل المغفور له بإذن الله المهندس محمد عزت عادل هذة الكلمة قبل أن يتوفاه الله أثناء مثول الكتاب للطبع.....تغمده الله برحمته.

قوة مصر فى البحر

اسمحوا لى في البداية بتقديم نبذة عن الصالون البحري المصري الذى يُعتبر أحد الصالونات الثقافية المتخصصة؛ فقد تأسس في أغسطس 2012 ويضم نخبة متميزة من المهتمين بالبحر والاقتصاد والثقافة وشتى العلوم الاجتماعية بهدف تسليط الضوء على الاقتصاد المرتبط بالبحر ونشر الثقافة البحرية باعتبار مصر دولة بحرية في المقام الأول؛ وتقتضى الأمانة أن أشيد بدور أستاذي وأستاذ الأجيال من قادة وضباط قواتنا المسلحة في مصر والدول الشقيقة والصديقة؛ المرحوم اللواء بحرى أ.ح محمد يسرى قنديل؛ أحد أبطال حرب الاستنزاف وأكتوبر 1973 في تأسيس هذا الصالون.

ويهدف الصالون إلى نشر الثقافة البحرية وإبراز أهمية قوة مصر فى البحر والعمل على تعظيم الاستفادة منها لصالح إيجاد فرص العمل للشباب ودعم التنمية الشاملة.

إن مصر على مدى تاريخها الطويل الممتد منذ أكثر من سبعة آلاف عام لم تكن بمنأى عما يدور في العالم البعيد عنها، وشاءت أقدارها أن تكون همزة الوصل بين أوروبا والعالم الشمالي بدول العالم الجنوبي، عندما حفرت قناة السويس لتكون شريان حياه لدول كثيره في عالمنا اليوم... وبداية لبزوغ فجر جديد لاتصال الشمال بالجنوب والشرق بالغرب وبداية لعصر التكامل بينهما، حيث تعد بمثابة التفعيل الأول لموقع مصر الاستراتيجي. أما التفعيل الثاني لموقع مصر الاستراتيجي الذي تبناه الرئيس عبد الفتاح السيسي هو مشروع المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بما يحمله من قيم مضافة ترتكز على قناة السويس القديمة والجديدة ويعتمد في المقام الأول على قوة مصر فى البحر.

قوة مصر فى البحر:

- لقد اعتبرت البحار على مر التاريخ أحد مصادر الخير والتواصل والرخاء ، وحرصت معظم الدول والإمبراطوريات القديمة على تعظيم الاستفادة من البحر، وتطويعه واستغلال ثرواته ، ويكفى أن نشير أن ما يقرب من 95% من حجم التجارة العالمية يتم نقلها بحرا .
- يعود تاريخ مصر البحري إلى آلاف السنين إلى ما قبل حتشبسوت ورحلتها الشهيرة لبلاد بونت وللفرعون نخاو ذلك الفرعون المصري الذى قام بالرحلات

البحريـة الطويلـة و تحمل اسمه أرفع جائزة تمنحها المنظمة البحرية الدولية IMO للإنجـازات المتميـزة فى مجـال الملاحة البحرية (ميدالية نخـاو)، كذا لمحمد على باشـا وجهـوده التنموية خاصـة فـى مجـال الاهتمام بتنميـة قوة مصر فـى البحر، وللخديـوي أسماعيـل وافتتاحـه لقنـاة السـويس وإعـادة إنشـاؤه للأسـطول الحربى والتجاري وللعديد من الموانئ والترسـانات ومؤسسـات إعداد الكوادر التى تعمل فى البحر.

- وقـد تعرضـت مصـر للاحتـلال البريطاني الـذي عمد علـى تدمير قوتهـا في البحر فألغى الأسـطول الحربي وسـرح رجاله، كما ألغى الأسطول التجاري وأغلقت مكاتبه بالكامـل فـى العديـد من الموانئ والعواصـم الأجنبية، والـتي كان يديرها مصريون. وبيعـت بواخـره لشـركات بريطانية وأحلـوا الأجانب محل المصريين فى تسـيير تلك البواخر، كما ألغيت الترسانات البحرية وسرح عمالها المدربين.

- ثم ما أفرزته نكسـة1967 من تأثير سـلبي على قوة مصر فى البحر، حيث أغلقت قنـاة السـويس وفصلـت المسـطحات المائية المصريـة والموانئ بالبحر المتوسـط عنها فـى البحـر الأحمـر واحتلت آبـار البترول بخليج السـويس وسـيناء ونهبـت الثروات البترولية والمعدنية، وتوقفت أعمال التنقيب. وتعرضت الموانئ المصرية لتهديد دائم وتوقفت عن العمل تلك التي في سـيناء. وانهار الأسـطول التجار المصري كما توقفت السياحة البحرية والشاطئية.

- إلى أن جـاءت انتصـارات أكتوبـر1973 المجيـدة لتتمكـن مـن أعـادة افتتـاح قنـاة السـويس شـريان الخـير والرخاء ولتسـتعيد مصر أراضيهـا وموانيها وأبـار بترولها المحتلـة. وتؤمن مياهها الاقتصادية وتسـتغل ثرواتهـا الطبيعية وتطور موانيها وتبنى ترساناته البحرية وتتوسع فى إنشاء مؤسسات أعداد كوادرها التى تعمل فى البحر. وتحدث قواتها البحرية وتعمل على استعادة مكانة قوتها فى البحر.

- وهنا يجب أن أشـير إلى أن قيمة الاقتصاد الأزرق فى الصين تبلغ 693 مليار دولار وخلـق 34 مليـون فرصـه عمل وتبلغ مسـاهمة الاقتصاد الأزرق فـى الدخل القومي لإندونيسيا 20% ولماليزيا 22% ولفيتنام 30% بينما لا تتجاوز مساهمته فى الدخل القومي لمصر 2,2%

ومن ثم فإن مكونات قوة مصر فى البحر تنقسم إلى العناصر الآتية :

- **عناصر الثروة المرتبطة بالبحر** الموارد الاقتصادية

منصات البترول والغاز– الثروة السمكية والمعدنية – السياحية البحرية – قناة السويس.

- **عناصر استغلال الثروة المرتبطة بالبحر**

أسـطول النقـل التجاري وأسـطول الصيد والسـفن الخاصـة بالأبحاث العلميـة والمعدات البحرية التى تمكن من استغلال الثروات الطبيعية الموجودة في البحر.

- **عناصر دعم وتأمين الثروة المرتبطة بالبحر**

الموانئ البحرية - الترسانات والأحواض العائمة والجافة وورش الصيانة والإصلاح -مؤسسات إعداد الكوادر.. إلخ

- **عناصر حماية الثروة المرتبطة بالبحر**

القوة العسكرية

وترتبط قوة مصر فى البحر ارتباطاَ مباشراَ بقوى الدولة الشاملة فى علاقة تكاملية تتناسب طردياً فيما بينهما فهي تؤثر فيها وتتأثر بها ، وطالما أن قوى الدولة الشاملة تعمل على تحقيق التنمية الشاملة ، وأن الأمن القومي المصري يهدف إلى تحقيق أكبر قدر من الحماية والاستقرار لتحقيق التنمية الشاملة للدولة فإن الأمن القومي المصري يرتبط ارتباطا وثيقاً بقوة مصر فى البحر ومن هنا تنبع أهميه قوة مصر فى البحر حيث تعد قوة الدولة في البحر أحد الدعائم الأساسية التي تؤدى إلى تقدم وازدهار الدولة فى كافة المجالات، ونظراً لما تتمتع به مصر من موقع استراتيجي فريد وطول للسواحل وكبر للمسطحات المائية.

وقد أدرك الرئيس عبد الفتاح السيسي أهمية إعادة تفعيل موقع مصر الإستراتيجي فوضع البعد البحري في مكانه الصحيح في السياسة المصرية، وتبنى إنشاء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، لتصبح المشروع القومي الرئيس لمصر الذى يخدم التجارة العالمية وينمى المصالح بين دول العالم المختلفة ومصر ويساعد مصر على امتلاك أوراق استراتيجية ليكون بمثابة التفعيل الثاني لموقع مصر الإستراتيجي بعد شق قناة السويس.

وهذا المشروع يعتمد على البحر بصفة رئيسية، مما استلزم دعم وتنمية قوة مصر في البحر. فشق قناة السويس الجديدة والتي حققت ازدواجية في عبور القناة زادت من التأمين الملاحي وسرعة العبور بالإضافة إلى استيعاب السفن الضخمة خاصةً سفن الحاويات. واهتم بصناعة وصيانة السفن **فأول فرقاطة تبنى فى مصر منذ عهد الخديوى إسماعيل تم بناؤها فى عهد الرئيس /عبد الفتاح السيسي** بترسانة الإسكندرية وبخبره فرنسية؛ كما تم بناء الأسطول المصرى فى عهد محمد على بخبرة فرنسية.

وبذلك نكون قد شاركنا معكم فى المزج بين الماضي والحاضر وتطلعنا سوياً للمستقبل من أجل مصرنا الحبيبة..

لواء بحرى أ.ح. محمود متولى

أمين عام الصالون البحري المصرى

قناة السويس؛ الماضي، الحاضر، المستقبل

يسطر التاريخ أن مصر التي أهدت الإنسانية الحضارة لازالت سخية العطاء، وقد واكب الشعب المصري رحلة التاريخ عبر آلاف السنين، وآن الأوان أن نُحق حقه ونعترف بفضله في هذا المشروع الذي نحتفى به "قناة السويس"؛ بأنه البطل والفاعل الحقيقي في سائر المشروعات منذ عصر بناة الأهرامات وعلى مر التاريخ، ومنها حفر قناة تصل البحر الأحمر والنيل أو تصل البحرين الأحمر والمتوسط؛ فهذه قد تواترت مشروعاتها وتباينت منذ الأزمنة القديمة في العصر الفرعوني؛ وتوالت عبر عهود مختلفة وصولا إلى التاريخ الحديث.

لذا كان مهما الاحتفاء بذكرى مرور 150 عاما على افتتاح قناة السويس وتناول مختلف مراحلها على صعيد الماضي والحاضر والمستقبل؛ وكان الأهم تحويل هذا الاحتفاء إلى فرصة للتدارس العلمي؛ وهذا ما قامت به الجمعية المصرية للدراسات التاريخية بعقد مؤتمر دولي يومي الثلاثاء والأربعاء 19و20 نوفمبر 2019؛ بالتعاون مع الصالون البحري وبدعم متميز من الهيئة العامة للاستعلامات؛ وشارك فيه نخبة من المؤرخين والمتخصصين في مختلف المجالات؛ الأمر الذي أضفى عليه أهمية خاصة.

أولا: بالنسبة للتوقيت؛ إن مسألة مرور 150 عاما؛ تُجسد مراحل عقدية في عمر الزمن لا تتكرر كثيرا؛ لأن هذه السنوات المفصلية تأتى عبر سنوات تستغرق عدة عقود؛ نحصيها هنا بالسنوات الخمسين ومركباتها؛ وقد يندر معاصرة جيل واحد لثنائية الخمسينية؛ فما بالنا بثلاثيتها وما تلاها؛ ولذا فإن هذه الاحتفالية تعبير عن نبض وطني بالاحتفاء بمشروع أصبح في قلب الوطن والزمن؛ بدأ غريبا حين تم تسخير أبناء مصر للقناة، ولكنه سرعان ما عاد إلى حضن الوطن بعد استقلال الإرادة المصرية واتخاذ رئيس ثورتها جمال عبدالناصر قرارا بتأميم القناة في 26 يوليو 1956؛ مؤكدا أن الغزاة يأتون ويرحلون؛ وتظل مصر؛ القوية الصامدة القاهرة.

ويأتي عقد هذا المؤتمر أيضا في أعقاب تطوير مصر قناة السويس (القديمة)؛ وإضافة توسعات وأفرعا جديدة تقارب مساحة القناة القديمة؛ افتتحها الرئيس عبالفتاح السيسي - ومنها ما تم خلال عام واحد وكان يتطلب إنجازه أعواما كثيرة؛ وتوالت الإنجازات فتم

حفر وافتتاح أنفاقا عملاقة تربط شرقي القناة وغربيها، فضلا عن خطط التنمية الطموحة لمنطقة القناة ككل وسيناء باعتبارها محاور تنموية لوجستية متكاملة؛ وهذا في إطار التنمية الشاملة لسائر الدولة المصرية؛ ولتؤكد مصر من جديد أنها تمتلك عبقرية الموقع والتطور في عالم الجغرافيا والملاحة الدولية والإستراتيجية والاقتصاد.

وكان ضروريا تحقيق ذلك سريعا في أعقاب الظروف التي مرت بها منذ 25 يناير 2011 حتى 30 يونية 2013؛ ولتؤكد للعالم أنها أفاقت من كبوتها واستعادت مكانتها وتبوأت ريادتها التي تليق بها. وفيما جسد الإرادة والتحدي وسرعة الإنجاز؛ وبما يؤكد بجلاء أن صناع الحضارة في الدولة المصرية المعاصرة؛ هم أبناء وأحفاد أولئك الذين صنعوا حضارة الماضي، وإنهم على مر الزمن قادرون على التحدي؛ وإذا أرادوا فعلوا؛ وإن مصر جديرة بما تلقاه من احترام وتقدير مختلف دول العالم.

ثانيا: بالنسبة للجهات المشاركة في المؤتمر؛ وهي كل من الجمعية المصرية للدراسات التاريخية؛ والهيئة العامة للاستعلامات والصالون البحري المصري؛ فالجمعية التاريخية التي يرأسها حاليا الدكتور أيمن فؤاد سيد هي أقدم جمعية تاريخية في العالم العربي؛ وتضم في مجلس إدارتها وعضويتها المؤرخين من مختلف الجامعات المصرية والمركز البحثية؛ وينتسب لها عديد من مؤرخي الدول العربية الشقيقة.

وبالنسبة الهيئة العامة للاستعلامات التي يرأسها حاليا المثقف الكبير نقيب الصحفيين الأستاذ ضياء رشوان؛ ويرأس قطاع العلاقات الخارجية فيها مثقف وطني واع هو الأستاذ عبدالمعطى أبوزيد؛ ويعاونهم جهاز عالي الكفاءة؛ فإن لهذه الهيئة مكانتها بما تقوم به من دور وطني إعلامي وثقافي وتنويري توعوي داخل البلاد وخارجها؛ فهي دائما وأبدا مواكبة للأحداث القومية سواء كانت تاريخية ملهمة؛ أو آنية مبلورة للوطن وإنجازاته داخليا وخارجيا؛ وهي بذلك تحافظ على ذاكرة الأمة بمختلف أجيالها.

أما الصالون البحري المصري فهو معبر حقيقي عن مشاركة النشاط الأهلي في العمل الثقافي ونشر الثقافة البحرية رصينة المستوى؛ بما يضمه من خبراء ومتخصصين في المجالات والأنشطة البحرية، وتتضمن – لاحقا– كلمة مؤسسه اللواء محمود متولى نبذة عنه، وقد كنا نأمل مشاركة هيئة قناة السويس؛ وخاصة أننا كنا قد وجهنا لهم دعوة بذلك – دون جدوى – ولكن عزاؤنا أننا نشرف بمشاركة الفريق مهاب مميش الرئيس السابق لهيئة قناة السويس وتقديمه هذا العمل، وكذلك يشارك معنا بشهادته الرئيس الأسبق للقناة المهندس محمد عزت عادل، وكلاهما من الرموز الوطنية التي نُقدرها ونفخر بها.

ثالثا: بالنسبة للتبويب؛ فقد حاولنا إتاحة الفرصة لمشاركة مختلف التخصصات ذات الصلة المباشرة وغير المباشرة بالموضوعات، وكان الأمر يتسع لمشاركات أكثر، لأن هذا المشروع العملاق به جزئيات وتفصيلات كثيرة ملهمة للباحثين ومختلف الكتاب والمتخصصين؛ ويتسع لعشرات المؤتمرات والبحوث والندوات، ولكن ما لا يدرك كله لا يُترك كله، وقد حاولنا أن تتضمن البحوث رؤى جديدة تُضاف لما تحويه المكتبات من دراسات وبحوث أكاديمية سابقة، ويتجلى هذا في المزج بين الرؤى الأكاديمية البحثية؛ والشهادات الحية المعاصرة لبعض المشاركين في صنع الأحداث؛ وكذلك المزج بين رؤى الماضي والرؤى الحاضرة جنبا إلى جنب مع الرؤي الاستشرافية المستقبلية.

وإذا كانت قناة السويس قد اختزلت الزمان والمكان على صعيد العلاقات الملاحية والتجارية والإستراتيجية الدولية؛ الأمر الذي كانت له – ولازالت – آثاره وأبعاده الاقتصادية والسياسية في المصالح الإقليمية والدولية؛ فقد تزايدت هذه الأبعاد إزاء التطور التكنولوجي في وسائل النقل البحري وكافة مجالات الاتصال؛ والتطورات المتسارعة في مختلف المجالات، فضلا عن صراعات وعلاقات المصالح بين مختلف القوى، وأصبحت القناة ومنطقتها ذات بعد إستراتيجي فاعل في الأمن القومي والتنمية؛ بكل ما يعنيه ذلك من ظروف ومتطلبات الوعى والإدراك لقيمة الوطن ومكتسباته وطموحاته؛ على صعيد الماضي والحاضر والمستقبل. وهذا ما راعيناه في المشاركات والتبويب.

فقد تضمنت الموضوعات؛ المشروعات الملاحية والجهود السابقة التي بُذلت لوصل البحرين منذ مصر الفرعونية وصولا إلى العصر الحديث حتى عام 1854م؛ وكذلك الظروف التي أحاطت بفكرة وتنفيذ مشروع قناة السويس وآثاره؛ والتضحيات التي قدمها الشعب المصري في حفر القناة وصولا إلى حفلات افتتاحها؛ ثم محاولة مد الامتياز التي أثيرت أوائل القرن الماضي وموقف الحركة الوطنية؛ ثم بموضوعات أكثر تفصيلا للمواقف الإقليمية والدولية من تأميم القناة عام 1956م؛ ثم قناة السويس في العلاقات الدولية المعاصرة؛ وما يُثار في هذا الصدد من مشروعات تنافسية برية أو بحرية، سواء كانت في الإطار الإقليمي أو الدولي عابر للقارات؛ ويلى ذلك إضاءات مهمة من الشهادات المعاصرة لأولئك الذين شاركوا في الأحداث الوطنية إبان التأميم؛ أو الذين يتحملون مهام ومشاق الإرشاد؛ وبعض المسئولين الذين يشاركون في الرؤى والمشروعات الملاحية والتنموية؛ وأخيرا نختتم هذا الكتاب بتناول قناة السويس في الثقافة والفنون والوجدان الشعبي.

وقبل اختتامنا هذه المقدمة؛ لابد من الإشارة إلى مسألة تُثار بين الحين والآخر، وترددت أصداؤها في جنبات المؤتمر؛ فيما يعتقده البعض بأن فرديناند دي ليسبس هو صاحب مشروع

القناة؛ ولولاه ما كانت القناة؛ ليس هذا فحسب؛ وإنما وصل الحال بأحد الكتاب الفرنسيين (روجيه جوانت داجنت Roger Joint Daguenet) إلى حد إقرانه تاريخ منطقة البحر الأحمر بشخص ديلسبس؛ فوضع مؤلفا في جزئين بعنوان " تاريخ البحر الأحمر من ديلسبس حتى اليوم" وهو الذي قام بترجمته حسن نصر الدين؛ وصدر عن المركز القومي للترجمة 2019م؛ وإننا لا ننكر على أي كاتب محاولته تمجيد بنى جلدته، ولكن ليس على حساب الحقيقة.

وإننا إذ نُشيد ونثمن؛ ونؤكد على أهمية وحُسن العلاقات الطيبة بين جمهورية مصر العربية والجمهورية الفرنسية، القائمة على المصالح المشتركة والاحترام المتبادل، فإننا نؤكد أيضا؛ أنه بعد زوال الاستعمار وسيادة الحرية والاستقلال، لم يعد مقبولا الآن في مختلف دول العالم؛ ما كان ممكنا في ظروف القهر الاستعمارية؛ وحسبما تؤكد الوثائق والحقائق أن سعى دي ليسبس ومن قبله السان سيمونيين لبلورة مشروع قناة تصل البحرين الأحمر والمتوسط؛ كان في الأساس لتحقيق المصالح الفرنسية في إطار الصراع مع بريطانيا والقوى الأوروبية الأخرى.

وللحق والحقيقة؛ أنه من حق أباءنا وأجدادنا الذين ضحوا بأرواحهم في سبيلها؛ أن نرد لهم الاعتبار، فهم الأبطال الحقيقيون للقناة؛ كما أن مصر – مهد الحضارة – فكرت وحفرت الترع والقنوات ومشروعات وصل البحرين قبل أن يوجد دي ليسبس بآلاف السنين. وحسبما هو معروف؛ فإن قدماء المصريين هم أول من شق قناة لربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق نهر النيل وفروعه؛ وكانت أول قناة أنشأها سنوسرت الثالث أحد ملوك الأسرة الثانية عشرة عام 1874 ق.م، ثم أهملت وأعيد افتتاحها عدة مرات تحت عدة أسماء منها: قناة سيتي الأول عام 1310 ق.م، فقناة دارا الأول عام 510 ق.م، ثم قناة بطليموس الثاني عام 285 ق.م، وقناة الرومان في عهد الإمبراطور تراجان عام 117، وقناة أميرِ المؤمنين عام 640م، بعد الفتح الإسلامي لمصر على يد عمرو بن العاص، وظلت 150 عاما.

وبعدما تحولت التجارة العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح أواخر القرن الخامس عشر الميلادي، ونتيجة الموجة الاستعمارية الأولى المُسماة (الكشوف الجغرافية)؛ وتضرر اقتصاد وتجارة مصر المملوكية واقتصاد البندقية ونابولي وجنوة، جاء أمراء البندقية (في إيطاليا) إلى مصر عام 1501م؛ وعرضوا على السلطان قنصوه الغوري فكرة حفر قناة تصل بين البحرين الأحمر والمتوسط؛ بدلا من استخدام القوافل في النقل البرى بينهما، إلا أن ظروف مصر وصراعها مع العثمانيين آنئذ؛ والذي انتهى باحتلالهم للقاهرة سنة 1517 لم يسمح بإنشاء مشروع بهذا الحجم.

وقـد نشـطت الدعـوات للتنفيـذ المشـروع ذاتـه في عهـد الملك لويس الرابع عشـر، فقدم الفيلسوف الألماني ليبنتز 1716– 1646 Leibnitz في عـام 1671 وفي 15 أذار 1672 مـذكرتين الـى ذلـك الملـك حثـه فيهـا علـى احتلال مصـــر، لضــــمان التفـوق العســـكري علـى تجارة الشـــرق وحمايـة الكنائـس الشـرقية؛ وعلـى الرغم مـن أن لويس الرابع عشـــر رفض فكرة اســـتعمال القوة لانشـغاله بحروبه الأوروبية؛ إلا أنه لم يتخل عن فكرة الاسـتيلاء على مصر وعلـى طريـق البحر الأحمـر؛ كذلك ظهرت كتابات واقتراحات كثيرة في النصـــف الثاني من القرن الســـابع عشـــر من ســاســة ومفكرين وتجار ومهندسين تدعو فرنسا الى السيطرة على مصـر وحفر قناة في برزخ السـويس؛ ومنهم مقترح الكاتب الفرنسي الشهير وأحد رجال الاقتصاد جاك ســافاري Savary Jacques في عام 1679م.

وفي عهد لويس السادس عشر تبنى المشروع؛ الرحالة الفرنسي البارون دي توت Tott De الذي كان بمثابة مســتشـــار وخبير عســـكري للجيش العثماني؛ وقام بإعانة الســـلطان العثمانــي مصطفــى الثالـث (1757 1774-م) في الحرب ضد روسـيا ونـال ثقته، فعرض على الســــلطان في عام 1773م فكرة حفر قناة بين البحرين، وراقت الفكرة السلطان؛ وطلب من دي توت إعداد بحث واف لهذا المشروع لتنفيذه بعد انتهاء الحرب، إلا أن السلطان توفى قبل تنفيذ الفكرة؛ ومن المشـاريع التي قدمت أيضا مشـروع لو يس دي لانجييه Langier de Louis قدمـه للحكومـة الفرنســـــية في كانـون الأول 1774 وبـين فيـه:" أن إنشـاء قناة بين البحر المتوسـط والبحر الأحمر موضوع ذو أهمية كبيرة بالنسـبة لازدهار التجارة الفرنسـية مع الشرق.. "

وبعدمـا قامـت الثـورة الفرنسـية؛ دخلـت في صراعات مسـلحة دموية مع ممالـك أوروبا واسـتطاعت الانتصـار عليهـا إلا مملكـة واحـدة وهـي إنجلـترا وأرادت فرنسـا قطـع طريـق المستعمرات البريطانية في الهند باحتلال مصر؛ فتوجهت الحملة الفرنسية إلى احتلال مصر سـنة 1798. وأعطـت حكومـة الديـر كتـوار الـتي كانت تحكم فرنسـا أمـراً مباشـراً لنابليون بونابـرت بالقيـام بحملة لحفر قناة تربـط بين البحرين؛ ولذا خرج نابليون من القاهرة ومعه مجموعة من المهندسـين يرأسـهم مهندس يدعي لوبير لمعاينة الموقع هندسياً عند السـويس والبدء في الحفر؛ إلا أن لوبير أقنع نابليون بالعدول عن المشروع؛ لأنه اكتشف أن مستوى البحر الأحمر أعلى من مستوى البحر الأبيض، مما سيتسبب في غرق مصر كلها.

وبعدمـا عـاد نابليـون دون أن يحقـق هدفـه؛ تـولى المشـروع مجموعة من المهندسـين من خريجي مدرسـة البوليتكنيك الشـهيرة أتباع سـان سـيمون يُطلق عليهم السـان سيمونيين Si-monians؛ ومنهـم الأب أن فانتـان وأتـوا إلى مصر في عصر محمد علي عام 1832؛ وحصلوا

على إذن منه بالذهاب إلى الموقع من جديد؛ وتبين لهم أن البحرين مستويان، إلا أن محمد علي رفض فكرة حفر القناة إلا بشرطين: أولهما أن تضمن القوى العظمى حيادية القناة، وثانيهما أن تكون مصرية وتمول بالكامل من الخزانة المصرية.

وتبعا لهذ العرض فإن أصدق تعبير عن حالة دي ليسبس هو إنه أجاد الانتهازية لتحقيق حلما فرنسيا في إطار مصالحها الاستعمارية، وأصدق توصيف لهذا هو ما تضمنه تقديم الأستاذ أمين فخري عبدالنور لترجمة كتاب فيليب رينييهPhilippe Regnier عن السان سيمونيين في مصر 1833–1851 وهو الذى قام بترجمته كل من د. أمل الصبان د. أنور مغيث، د. داليا الطوخي، وصدر عن المركز القومي للترجمة 2011) بأن "دي ليسبس هو (الأرنب) الذي قفز وسبق السان سيمونيين (السلحفاة) رغم أنهم كانوا صاحب الفكرة والسبق" مثلما انتهز فرصة تولية صديقه القديم محمد سعيد باشا لتحقيق حلمه وأمل فرنسا.

ويذكر المؤرخ الكبير (الراحل) الأستاذ الدكتور رءوف عباس (رئيس مجلس الإدارة الأسبق للجمعية المصرية للدراسات التاريخية) في تعقيبه على كتاب "ديلسبس الذي لا نعرفه" إعداد د. أحمد يوسف الصادر أيضا عن المركز القومي للترجمة، بأن ديلسبس ظفر من صديقه محمد سعيد باشا بعقد الامتياز الأول 30 نوفمبر 1854 لتأسيس شركة عامة لحفر القناة وبإمتياز99 عاما؛ وبذلك نال بغيته؛ ويؤكد بما نصه " المسألة بعيدة تماما عن فكرة المشروع الإنساني الحضاري الذي يحقق الارتباط بين الشرق والغرب لخدمة البشرية جمعاء التي قال بها ديلسبس في مذكراته. لقد تضمن امتياز 1854 تنازل الحكومة المصرية دون مقابل عن جميع الأراضي التي تلزم لتنفيذ المشروع؛ وكذلك الأراضي اللازمة لشق ترعة المياه العذبة التي تصل النيل بموقع القناة.. إلى خليج الطينة (موقع بورسعيد) شمالا؛ وإلى السويس جنوبا.. وأعطى الامتياز للشركة حق تحصيل مبالغ من الأهالي في حالة استخدامهم مياه الترعة العذبة للري، كذلك أعطى الامتياز للشركة حق استغلال المناجم والمحاجر الداخلة في الأملاك العامة دون مقابل، وأعفى مبانيها من الرسوم، كما أعفى الآلات والمعدات التي تستوردها من الخارج من كافة الرسوم الجمركية. ونص على تعهد الوالي بتكليف جميع موظفي القطر المصري بمساعدة الشركة في أعمالها.."

وتوالت الامتيازات المجحفة بحق مصر والمصريين والتي جسدت الانتهازية الجشعة من المستعمر، وفيما عبر عنه ديلسبس نفسه في إجابته على مراسل صحيفة التايمز اللندنية في 30 أكتوبر 1855 عندما شكك المراسل في جدوى المشروع "فاعترف ديلسبس في الرد أن الشركة تأخذ من الحكومة المصرية أكثر مما تعطى لها، وأن قيمة الأراضي الممنوحة لها تفوق

قيمة رأس المال الذي دفعه المساهمون" وقد تحولت شركة القناة إلى دولة داخل مصر؛ وبدت مصر معبرا (ترانزيت) لهذه المصالح؛ مثلما سيق المصريون الشرفاء أبناء الوطن مسخرين لحفر هذا المشروع بنظام السخرة؛ الذي كان يحمل من المساوئ ما تعجز عنه الكلمات؛ وضحاياه يُقدرون بالآلاف وفى واقع الأمر يصعب حصرهم؛ ولم يختلف كثيرا إجبارهم على العمل عن نظم الرق والعبودية؛ وكانت تُستخدم فيه مختلف وسائل القهر اللاإنسانية؛ فلم يكن دي ليسبس مقدرا فضل مصر رحيما بالمصريين؛ وإنما كان مستعمرا مستغلا لمصر حاكما وشعبا، طالما أن ذلك يصب في صالحه وبلاده.

إذن الذي يستحق التكريم الحقيقي؛ هو العامل المصري الفاعل الحقيقي الذي حفر القناة، ورواها بدمائه الطاهرة؛ ومات تحت ترابها؛ ودفع حياته ثمنا لها. ومن المهم تنشيط الذاكرة التاريخية لدى الأجيال حاضرا ومستقبلا بهذه الحقائق؛ ترسيخا لقّيم الولاء والانتماء وإذكاءً لشعور العزة والكرامة. وبالله التوفيق وعليه قصد السبيل.

المحـــــــرر

أ.د. خلف عبدالعظيم سيد الميري

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر – جامعة عين شمس

أولاً:

خلفية تاريخية

حفر القنوات في مصر القديمة حتى نهاية الدولة الوسطى

د. محمود سيف الدين أحمد جمعة

قناةُ سِيزُوسترِيس؛ قراءةٌ جديدةٌ في المَصادرِ التاريخيةِ والأثريةِ

أ.د. خالد غريب شاهين

خليجُ أمير المُؤمنين والتحدياتُ التي واجهته حتى القَرن الرَابع الهِجري

د. إسماعيل حامد

حفر القنوات في مصر القديمة
حتى نهاية الدولة الوسطى

د. محمود سيف الدين أحمد جمعة

كلية الآثار - جامعة القاهرة

"مصـر هبـة النيـل" جملـة انتشـرت وذاعـت منـذ أن قالها هـيرودوت (منتصف القرن الخامس قبل الميلاد) سـواء بنفسـه[1] أو نقلها عن مؤرخ قبله ، وإن كانت في جزء من معناها صحيحـا ولكـن غـاب عنهـا جانـب آخـر. فهـي وإن دلت علـى المقـوم الطبيعي الأهـم في قيام الحضـارة المصريـة القديمـة إلا أنهـا أغفلـت المقـوم البشـري الـذي قامـت علـى أكتافـه تلك الحضـارة العريقـة. فنهـر النيـل لا شـك كان عامـلا مؤثرا لا غنـى عنه في قيـام الحضارة في مصر القديمة منذ أقدم العصور، حيث أدى لاسـتقرار الإنسـان حوله وتعلم الزراعة ومن ثم قيام القرى والمدن، إلا أنه من جانب آخر فهو نهر يجري عبر مناطق أخرى منذ منبعه وحتى يصل لمصر فلماذا لم تقم في تلك المناطق حضارات قديمة زاهرة بنفس القدر مثلما حدث في مصر؟ الجواب هو الإنسان المصري.

فمنذ استقر المصري القديم حول ضفاف نهر النيل بدأ في التكاتف للاستفادة القصوى من هذا النهر، سـواء ببنـاء الجسـور عليه أو بالتحكم في مجراه عن طريق شـق الترع المختلفة لتوجيـه مياهـه لري أراض بعينها أو لجعلها وسـيلة نقل وانتقال أو لحمايته من قوة الفيضان. ومن ثم فقد كان حفر الترع من الأمور البارزة والهامة في الحضارة المصرية القديمة، وظهر ذلك جليا في المصادر الكتابية والأثرية وأكدته الأحداث التاريخية.

فـإذا طالعنـا علامـات ومفـردات الكتابة المصرية القديمة فسـنجد عـددا من العلامات الـتي تـدل علـى الـترع، فمنهـا علامتا 𓈘 و 𓈙 واللتـان تصوران قنـاة ري[2] ، وعلامة 𓈗 والـتي تصـور مجموعة من القنوات معا وتسـتخدم بمعنـى "إقليـم"[3] ، وهو ما يدلنا على أهمية أخـرى للقنـوات في مصر القديمة باعتبارها تمثل الحدود بين الأقاليم المصرية القديمة. وبلغ مـن اهتمـام الدولـة بعمليـة حفر القنـوات أن أقدم ألقاب حاكم الإقليـم في مصر القديمة هو لقـب "عـج مـر" وهو مـا يترجـم بـ"القائم على حفـر الترع" مما يـدل على أهمية هـذا العمل لدرجـة أن يكـون العمـل الأسـاس لحاكم الإقليم هو الإشـراف على حفر الـترع.[4] كما ظهرت أداة الحفر 𓌸 كأحد العلامات في الكتابة المصرية القديمة.[5]

وفيما يتعلق بالأدلة الأثرية فمن أقدم الأمثلة التي تشـير إلى حفر المصريين للقنوات بل وعلـى أرفـع مسـتوى في الدولـة مـا صور على مقمعة الملـك العقرب (شـكل 1) –عصر ما قبل

الأسرات- حيث صور الملك واقفا بتاج الصعيد الأبيض وممسكا بفأس كبيرة يهم أن يضرب بها الأرض ليشق قناة، وأمامه رجل يحمل سلة بها على ما يبدو تراب من الأرض، ورجل آخر يقدم للملك حزمة من السنابل، وصور حوله مجموعة من القنوات وعدد من الأتباع والألوية بما يشير إلى مشاركته في افتتاح مشروع مائي هام.[6]

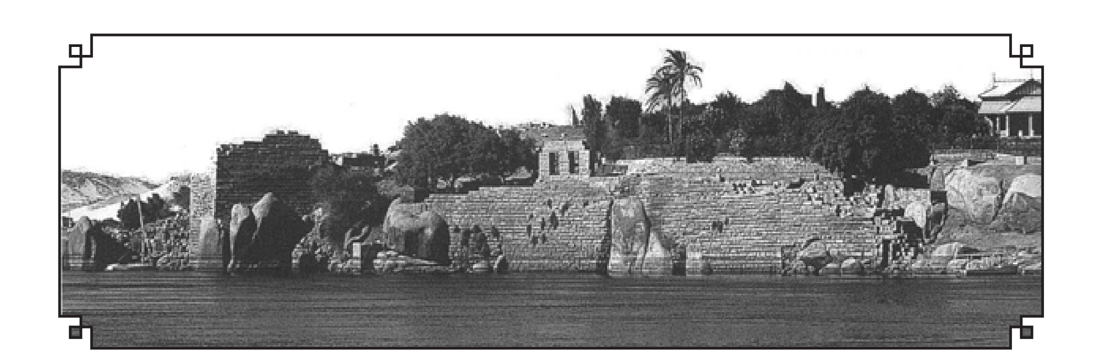


شكل (1) مقمعة الملك العقرب.

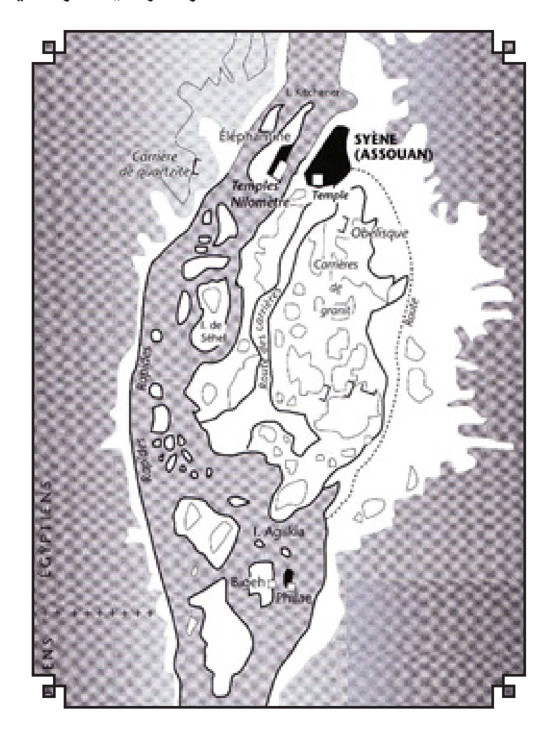
ومع بداية العصور التاريخية المصرية القديمة تتوالى الأدلة على افتتاح مشروعات حفر قنوات مائية. فمع قيام الدولة المصرية القديمة، تم تخصيص إدارة مستقلة للمشاريع أطلق عليها "إدارة الأشغال الملكية" كان من بين مهامها الوظيفية الإشراف على حفر القنوات[7] ، والتي سبق الحديث عن إشراف حكام الأقاليم عليها بأنفسهم. ويحدثنا الكتاب الكلاسيكيون عن قيام الملك مينا بتحويل مجرى نهر النيل عند منف، ورغم أنه قول قد يحمل الكثير من المبالغة إلا أنه لا يستبعد أن يكون إشارة أيضا إلى مشروع مائي يتعلق بحفر إحدى القنوات[8] خاصة أنه يعضده ما ظهر على مقمعة العقرب من قبل، ثم حدث فعليا بعد ذلك في الفترات التاريخية التالية.

ومـع بدايـة الدولـة القديمـة واتخاذ المجموعة الهرميـة مقبرة للملك فقـد كان لزاما أن يتـم توصيـل معبـد الوادي للمجموعة الهرمية بالنيل، فـكان يتم حفر قناة توصل ما بين موقع رصيـف المعبـد وبين أقرب نقطة لمجـرى النيل لتوصيل الأثاث الجنائزي وجثة الملك بعد وفاته ثم استخدامها بعد ذلك لانتقالات الكهنة المختصين بإقامة الشعائر.[9]

ولم يكتف المصريون القدماء بحفر قنوات للري والانتقال فقط بل استطاعوا حفر قنوات للاسـتخدام العسـكري، بل وفي أشـق أنواع التربة الأرضية، فتحدثنا نصوص وني من الأسـرة السادسة في سيرته الذاتية المدونة على لوحته التي عثر عليها في مقبرته في أبيدوس والمحفوظة حاليا بالمتحف المصري أنه قام بالإشراف على مشروع لحفر خمس قنوات في صخور الجندل الأول (شـكل3-2) ليسـهل استخدامها في نقل الأسـطول المصري، "لقد أرسلني جلالته لحفر خمس قنوات في الجنوب وأنجزت هذا العمل في سنة واحدة" وهو ما يعني تغيير مجرى النهر في هـذه المنطقـة الصلبـة، ويـدل علـى أهمية المشـروع حضور الملـك مرن رع بنفسـه بعد ذلك ليشاهده بعد إتمامه، حيث صور على صخور المنطقة مستقبلا زعماء القبائل النوبية.[10]



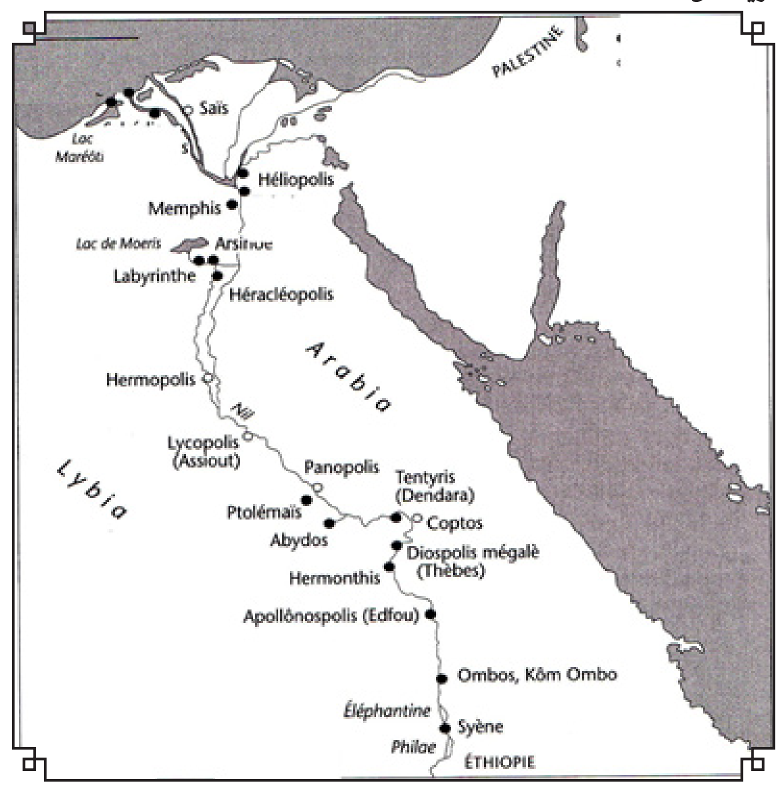
شكل (2) صخور الجندل الأول



شكل (3) خريطة لمنطقة الجندل الأول

وتكرر الأمر بعد ذلك في عهد الملك سنوسرت الثالث في الأسرة الثانية عشرة حيث تحدثنا نصوصه عن قيامه بحفر قناة بلغ عرضها 20 ذراعا وبلغ طولها 150 ذراعا وعمقها 15 ذراعا أطلق عليها اسم "جميلة هي طرق خع كاورع" وخصصت لنقل الأسطول المصري للقيام بحملات عسكرية في هذه المنطقة والتي شهدت نشاطا مكثفا لهذا الملك حتى ارتبط اسمه بمنطقة النوبة بل وعبد بها بعد ذلك.[11]

ومن أهم المشاريع الزراعية التي اعتمدت على حفر القنوات مشروع استصلاح الفيوم (شكل 4) والذي بدأ العمل فيه منذ عهد الملك سنوسرت الثاني (1878-1897ق.م) وأتمه الملك أمنمحات الثالث (1797-1842ق.م) وقام على أساس توجيه جانب من فيضان النيل من خلال بحر يوسف أحد تفرعات النيل عند مصر الوسطى ليصب في بحيرة قارون، واستلزم هذا المشروع حفر عدد من القنوات وبناء سد هناك للتحكم في ارتفاع منسوب المياه لاستخدامها في الري، مما نتج عنه نهضة زراعية كبيرة في منطقة الفيوم.[12]



شكل (4)

خريطة لإقليم الفيوم ومجرى قناة سيزوستريس

وارتبط تاريخ الدولة الوسطى بما نسبه بعض الكتاب الكلاسيكيين للملك الذي أطلقوا عليه اسم "سيزوستريس" القيام بشق قناة تصل ما بين النيل والبحر الأحمر تبدأ من الفرع البوباسطي للنيل شرق الدلتا وتمتد خلال وادي الطميلات حتى تصل للبحيرات المرة (شكل 4) ، وهي التي تعتبر الفكرة السابقة لفكرة قناة السويس، ووحد بعض العلماء بين سيزوستريس وبين الملك سنوسرت الأول (1971-1936ق.م) أو الثالث (1878-1843ق.م)، ولكن تخلو مصادر الملك ومصادر هذه الفترة من الإشارة لمثل هذا العمل، كما لم تثبت الحفائر الحديثة في المجرى المفترض لهذه القناة وهو وادي الطميلات بشرق الدلتا عن إثبات وجوده في تلك الفترة التاريخية، بينما يرى بعض العلماء الآخرين إمكانية توحيد سيزوستريس بالملك رمسيس الثاني (1304-1237ق.م) خاصة مع اهتمامه الشديد بمنطقة شرق الدلتا وبناء عاصمته الجديدة بررعمسسو "قنتير الحالية" فيها.[13]

الهوامش: -

1 يرى بعض الباحثين أن هذه العبارة قد نقلها هيرودوت عن سلفه الرحالة هيكاتيوس الميليتي الذي سبقه بما يزيد عن نصف قرن (خلال القرن السادس قبل الميلاد)، كما أنه خص بهذا التعبير أساسا منطقة الدلتا.
عبد العزيز صالح، "تاريخ العصور المصرية القديمة (الفرعونية) حتى نهاية الدولة القديمة"، في: موسوعة تاريخ مصر عبر العصور، تاريخ مصر القديمة، إعداد عبد العظيم رمضان، سلسلة تاريخ المصريين 100، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1997، 13-12 .

2 Gardiner, A., Egyptian Grammar, Being an Introduction to the Study of Hieroglyphs, Griffith Institute Ashmolean Museum, Oxford, 3rd. ed., 2001, Sign-List N23, N36.

3 Gardiner, A., Egyptian Grammar, Sign-List N24.

4 حسن محمد محيي الدين السعدي، حكام الأقاليم في مصر الفرعونية (دراسة في تاريخ الأقاليم حتى نهاية الدولة الوسطى)، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1991، 101-100.

5 Gardiner, A., Egyptian Grammar, Sign-List U6.

6 عبد العزيز صالح، حضارة مصر وآثارها، ج1، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1962، 216-217.

7 جونيفييف هوسون ودومينيك فالبيل، الدولة والمؤسسات في مصر من الفراعنة الأوائل إلى الأباطرة الرومان، ترجمة فؤاد الدهان، مراجعة زكية طبوزاده، دار الفكر للدراسات والنشر والتوزيع، القاهرة، 1995، 44.

8 عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم، ج1 مصر والعراق، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2012، 126.

9 محمد أنور شكري، العمارة في مصر القديمة، الهيئة المصرية العامة للتأليف والنشر، القاهرة، 1970، 300-299.

10 عبد العزيز صالح، حضارة مصر وآثارها، 386؛ أحمد أمين سليم، دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، مصر -العراق-إيران، دار النهضة العربية، بيروت، 1989، 77.

11 عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم، 269-268؛ أحمد أمين سليم، دراسات في تاريخ الشرق الأدنى القديم، 117.

12 عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم، 257.

13 عبد العزيز صالح، الشرق الأدنى القديم، 254.
ومن المعروف تاريخيا أنه حدثت عدة محاولات بعد ذلك لشق هذه القناة في نفس هذا المجري بدأت من عهد الملك نيكاو الثاني لكن لم تكتمل، ثم أتمها فعليا الملك دارا الأول، ثم حفرت مرة أخري في عهد الملك بطلميوس الثاني ثم في عهد الإمبرطور تراجان ثم في عهد الخليفة عمر بن الخطاب، ثم أخيرا في العصر الحديث قناة السويس الحالية التي حفرت بأيدي المصريين كما حفر أجدادهم من قبل عشرات القنوات عبر تاريخهم.

قناةُ سيزُوستريس
قراءةٌ جديدةٌ في المَصادرِ التَاريخيةِ والأثريةِ

أ.د/ خالد غريب شاهين

رئيس قسم الآثار اليونانية الرومانية

كلية الآثار - جامعة القاهرة

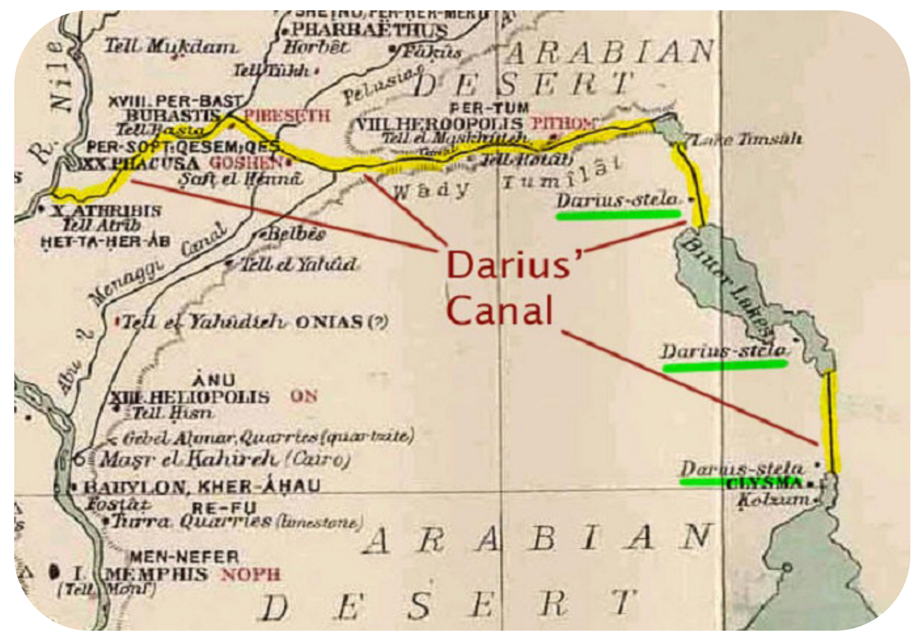
يُمثل نهرُ النيل من جانب، وكلٌ من البحرين المتوسط والأحمر من جانب آخر، أهم مصادر المياه لمصر عبر عصورها، لذا كان ملوك مصر القديمة يعتبرون أن حماية طرق التجارة الملاحية من بين أولويات حكمهم، والسبيل لإرضاء الأرباب. وكان حرص المصري القديم علي فتح أبواب التجارة من خلال "نهر النيل" والبحر شيئاً مهماً، فمنذ عصر "الدولة القديمة" (2181-3100 ق.م)، كان الملوكُ يصورون في حملاتهم البحرية. ولعل من بين أهم تلك المناظر التي توضح هذا الأمر، ذلك المنظر الذي يُصور "ساحورع" (2475-2487 ق.م)، وهو من ملوك "الأسرة الخامسة" (2345-2494 ق.م) وهو يقوم برحلة بحرية إلي "بلاد بونت"، ويُعد هذا المنظر أقدم الإشارات التاريخية المعروفة لدينا حول وجود علاقات تجارية مع هذه البلاد ذات الثراء، وهي البلاد التي تقع على سواحل "البحر الأحمر"[1]

ولم يتوقف اهتمام المصريين القدماء بـ"البحر الأحمر"، وكذلك البلاد التي تُطل عليه عند هذا الحد، إذ اهتم المصريون بعد ذلك بفكرة شق قناة تربط بين "البحر الأحمر" ونهر النيل. وكان من بين أهم المشروعات التي أشار إليها المؤرخون ما يُعرف بـ"قناة سيزوستريس"، التي كانت تربط بين كل من البحر الأحمر ونهر النيل. وكان الفيلسوف اليوناني أرسطو[2] ومن بعده بعض المؤرخين المتأخرين، مثل بليني الأكبر [3] أول من أشاروا إلي اسم "سيزوستريس"[4] بصفته المسئول عن مشروع حفر هذه القناة، وهو ما أكده المؤرخ "سترابون" بعد ذلك أيضاً، حيث أشار "سترابون" إلي أن الملك "سيزوستريس" هو أول من حفر هذه القناة، وأتمها[5] .

وقد اختلف الباحثون حول اسم "سيزوستريس"، إذ يُشير البعضُ إلى أنه قد يكون الملك "سنوسرت الأول" (1920-1965 ق.م)، أو "سنوسرت الثالث" (-1874 1855 ق.م). فيما يرى البعضُ الآخر أنه قد يكون "رمسيس الثاني" (1213-1279 ق.م). بينما أشارت بعضُ المصادر من جانب آخر، والتي تؤرَخ إلى القرن الأول ق.م، إلى أن الذي حفر هذه القناة قد يكون أحدَ الأبطال المصريين الذين قاوموا الفرس[6] . بينما يعتقد آخرون بدورهم أن هذا الاسم (أي: سيزوستريس) كان مُجرد إشارة على سبيل المجاز، أكثر من كونه اسماً فعلياً، وأن المصريين القُدماء لم يهتموا بهذا المشروع قبل عصر الملك "نخاو الثاني" (595-610 ق.م)، وهو من ملوك الأسرة "السادسة والعشرين" (525-656 ق.م)[7] .

وعلى أية حال، فإذا أردنا أن نقوم بدراسة تاريخ فكرة هذه القناة القديمة، وكذلك أصلها، وموقعها القديم، فلابد من مراجعة المصادر الأثرية التي أشارت إليها، وكذلك كتابات الرحالة والمؤرخين القدامى، والتي يلاحظ أنها تقرب مكان تلك القناة القديمة من منطقة "وادي الطميلات"[8] . ولعل من أهم الإشارات الأثرية التي تحدثت في هذا الشأن:

1. **أربع لوحات للملك الفارسي "دارا الأول"**: وهي لوحات تؤرخ إلى عصر الأسرة "السابعة والعشرين" (404-525 ق.م)، وكانت قد أقيمت لتخليد ذكري عمل هذا الملك الفارسي في حفر هذه القناة. وقد وضعت تلك اللوحات علي نقاط عالية[9] حتي تلمحها السفن التي كانت تمر عبر هذه القناة. أما أولى هذه اللوحات فكانت من الغرب، وقد تم الكشف عنها في منطقة "تل المسخوطة" بشرق الدلتا. أما اللوحة الثانية: فقد كشفت على أيدي علماء "الحملة الفرنسية" في منطقة "سيرابيوم" بالإسماعيلية. بينما تم العثور على "اللوحة الثالثة" في المنطقة حيث يلتقي فيها "وادي الطميلات" مع خليج السويس. أما "اللوحة الرابعة": وهي غيرُ مكتشفة حتي الآن، فغالباً كان موقعها علي بعد حوالي 6 كم إلي الشمال من مدينة السويس[10].



خريطة توضح توزيع لوحات دارا الأول



لوحة الملك دارا الأول بالمتحف المصري

1. **هيـرودوت:** وهـو المـؤرخُ اليونانـي الـذي زار أرض مصـر في منتصف القـرن الخامس قبل الميلاد، وكان هيرودوت أول المؤرخين الكلاسيكيين، الذي أشار إلي القناة التي تربط بين كل من نهر النيل والبحر الأحمر. وقد أشار هيرودوت بدوره إلي أن الملك "نخاو" هو أول الملوك المصريين الذين فكروا في مشـروع يربط بين كل من البحر الأحمر ونهر النيل، لكن هذا المشروع توقف بعد موت هذا الملك، ويقال إن عدد من شاركوا في مشروع الحفر كان حوالي مائة وخمسين ألف عامل من المصريين[11].

2. **ديـودور الصقلـي**: زار مصـر في عـام 59 قبـل الميلاد، وقد أشـار هذا المـؤرخ إلي أن بدايـة الحفـرت كان في عهـد الملـك "نخـاو الثانـي" (525–610 ق.م)، ثـم تمـت أعمـال الحفـر أيـام الملـك الفارسـي "دارا الأول" خـلال عصر الأسـرة "السـابعة والعشـرين" (404–525 ق.م). ومـن الواضـح أن هذين الملكين كانا قد اسـتخدما ذات الفكرة، غير أنهما توقفا عن الحفر بسـبب انخفاض مستوي الماء. ثم تبعهما الملك "بطلميوس الثاني" (فيلادلفوس) الذي صنع خندقاً كان عرضه يبلغ حوالي 100 قدم، بينما كان عمق ذلك الخندق 30 قدمًا، فيما كان يبلغ طوله 35 ميلًا تقريبًا حتـى منطقـة "البحيرات المُـرة". وقد دون الملـك "بطليموس الثانـي" ذلك العمل الـذي قـام بـه في لوحتـه المعروفة باسـم: "لوحة بيثـوم" وسُميت هذه القناة باسـم "نهر بطلميوس"، وعندها تأسست مدينة "أرسينوي" بعد ذلك[12].



عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس

3. **بطلميوس الجُغرافي**: عاش في القرن الثاني الميلادي، وقد أشار "بطليموس" إلى أن هذه القناة كانت تخرج من "نهر النيل" إلي البحر الأحمر، وكانت تُعرف باسم: "قناة تراجان"[13] . وكان حفر هذه القناة عند منطقة "بابيلون" (مصر القديمة حالياً)، وكان الهدف من حفرها تأمين انحدار المياه[14]

4. **لوسيانوس**: أشار هذا المؤرخُ (في حوالي عام 170 ميلادية) إلي الرحالة الذين كانوا يخرجون من مدينة الإسكندرية إلي ميناء "القلزم" الواقع علي "خليج السويس"، وهي ربما المنطقة القريبة من "وادي الطميلات" حاليا[15].

5. ويبدو أن تلك القناة ظلت معروفة وإن قلت أهميتها خلال حقبة العصر الروماني المتأخر، ويؤكد هذا ماكتبه المؤرخ المصري "ابن عبد الحكم" (المتوفي عام 871 ميلادية)، حيث قال إن والي مصر "عمرو بن العاص" كان قد كتب إلى الخليفة "عمر ابن الخطاب" عن إعادة اكتشاف هذه القناة التي ستضع حلولاً لأي أزمات تجارية في بلاد الحجاز: (أنت تعرف القناة التي كانت تحمل تجارة المصريين إلينا، الآن هي مسدودة تماما). وهذا مؤشرٌ لاستخدام القناة حتي القرن السابع الميلادي[16] .

6. هذا إضافة إلي ما يذكره أحد المؤرخين (من مؤرخي القرن السادس الميلادي) عن وجود هذه القناة، حيث يقول في روايته: "يتدفق ماءُ النيل من الشرق إلي الغرب إلي البحر الأحمر حيث توجد قناة كأنها ذراع للبحر بطول 50 ذراع وعرض 18 ذراع، وعند رأس هذه القناة توجد مدينة القلزم، التي أنشئت كميناء تتوقف عنده سفن الهند، ومنه تنقل المنتجات إلي كافة ربوع مصر..[17]"

وعلى أية حال، ومن خلال ماتقدم عرضه من إشارات تاريخية، وأثرية، يُمكن القول بأن ما يُعرف بـ"قناة سيزوستريس"، وارتباطها بفكرة "قناة السويس" يُعد أمراً غير مقبول، وذلك لعدة أسباب، لعل منها:

- أن القناة المصرية القديمة كانت تربط النيل بالبحر الأحمر، وليس البحرين المتوسط والأحمر.
- أن كافة النصوص المصرية القديمة، ولاسيما عهد الملكة "حتشبسوت" (1473-1458 ق.م)، ورحلتها الشهيرة إلي "بلاد بونت"، وكذلك نص "بردية هاريس" التي ترجع إلى عهد الملك "رمسيس الثالث" (1184-1153 ق.م) وهذا النصُ يُشير إلي نقل البضائع التجارية من "نهر النيل" عبر الصحراء، ومن ثم إلي ساحل "البحر الأحمر" بعد ذلك يؤكد عدم وجود قناة مباشرة تربط بينهما.
- ويلاحظ من جانب آخر أن المؤرخ "هيرودوت"، وهو أقدم المؤرخين الكلاسيكيين الذين تناولوا القناةً لم يذكر اسم "سيزوستريس" مرتبطا بهذه القناة، ولكن من أشار إلى ذلك الأمر كان عدد من المُؤرخين المتأخرين من بعده، وهنا يمكن الإشارة إلى أن المصريين القدماء في "المرحلة البطلمية" أرادوا إثبات مصرية تلك القناة من خلال نسبتها إلى أحد الملوك المصريين القُدامي، وذلك فيما يبدو تعبيراً عن قوميتهم، وحضارتهم، وهو أمر اعتادوا عليه في العديد من المواقف والمناظر خلال العصرين العصرين البطلمي والروماني.
- ومن هنا، يُمكن القول إن هذه القناة ليس لها أي ارتباط بـ"قناة السويس" المعروفة حالياً، وأنها كانت تربط كلاً من نهر النيل والبحر الأحمر، وليس البحرين الأحمر والمتوسط، وعلى هذا يمكن تسميتها حسبما أشار إليه "عبد المنعم عبد الحليم" (قناة النيل والبحر الأحمر"[18]، أو ربما نُسميها باسم: "قناة الفراعنة".

الهوامش: -

1 تشير النصوص للحملات الي بونت عبر العصور الي أن السلع كانت تنقل بريا من النيل عبر الصحراء الي موانئ البحر الأحمر التي كان أهمها ميناء مرسي جواسيس عبد المنعم عبد الحليم ، قناة النيل – البحر الأحمر المسماة قناة سيزوستريس وأدلة عدم وجودها في العصر الفرعوني، البحر الأحمر وظهيره في العصور القديمة – مجموعة بحوث نشرت في الدوريات العربية والأجنبية، الإسكندرية، 1992، ص -197 224.

F.W.Green " Notes on some inscriptions in the Etbal district" PSBA 31, 1909, no.4

2 Aristotle, Meteorologica I, XIV

3 The Elder Pliny and John Healey, Natural History (6.33.165) Penguin Classics; Reprint edition,2004

4 أشار هيرودوت الي آثار لهذا الملك في أسيا الصغري، ولم يشر الي ارتباطه بالقناة، للمزيد راجع:

O. Kimball Armayor, "Sesostris and Herodotus' Autopsy of Thrace, Colchis, Inland Asia Minor, and the Levant" Harvard Studies in Classical Philology, Vol. 84 (1980), pp. 51-74

5 وهيب كامل، سترابون في مصر ، 24

6 يراجع: خالد غريب، مصر في عصري الأسرتين الثامنة والعشرين والتاسعة والعشرين، رسالة ماجستير ، كلية الاثار – جامعة القاهرة، 1995، ص. 34 .

7 G. Posener, Cd'EXXVI, p. 259

8 وادي الطميلات وادي خصب يقع شمال تل بسطة وقد استخدمه المصريون كممر للتجارة الي البحر الأحمر.، ويضم عدة مواقع أثرية لعل أهمها تل المسخوطة.

9 G. Posener, La première domination Perse, IFAO 1, 1936, pp. 45-87 .

10 C. A. Redmount, "the Wadi el Toumilat and the ' Canal of the Pharaohs'" JNES 54, 1995, p.127-135 .

11 يقول هيرودوت " وأنجب بسماتيك ولدا نيخوس حكم مصر ، وهو أول من شرع في حفر القناة التي تؤدي الي بحر اروتري والتي أتم حفرها من بعده دارا الفارسي، وطول القناة يساوي مدة إبحار أربعة أيام، وقد حفرت عريضة، حتي أن سفينتين من ذوات ثلاثة صفوف من المجاديف تمخرانها جنبا الي جنب، ويؤتي إليها بالماء من النيل منصرفا من مكان فوق مدينة بوباسطيس بقليل بالقرب من المدينة العربية باتوموس وتنتهي الي بحر اروتري." Herodotus, 2, 158-159 .

12 E. Naville, the Store-city of Pithom and the Route of the Exodus, EEF Memoir 3 (London, 1888), pp. 18 ff., 24 ، وهيب كامل، ديودور الصقلي في مصر ، القرن الأول قبل الميلاد، القاهرة، ص. 65. يقول ديودور " وتخرج من الفرع البيلوزي قناة صناعية تصل الي الخليج العربي والبحر الأحمر ، وأول من قام بهذا العمل نيخو بن بسماتيك، ثم تلاه دارا الفارسي الذي سار في المشروع شوطا كبيرا ثم تركه ولم يتمه، فقد حذره بعضهم انه اذا أتم حفر

القناة الي الخليج فإنه سيكون سببا في إغراق مصر، فقد أوهموه أن مستوي سطح البحر اعلي من مستوي سطح مصر، وقد أتم بطليموس حفر هذه القناة في عصر متأخر، وأقام عليها في أكثر المواقع صلاحية هويسا فريدا في نوعه يفتحه كلما أراد المرور ثم يغلقه بعد ذلك مباشرة، وقد تمت هذه العملية بنجاح، ويسمي فرع النيل الذي ينساب في هذه القناة باسم حافرها بطليموس وتقع علي رأسها مدينة تدعي ارسينوي"

13 إمبراطور روما حكم بين 117-98 ميلادية، وفي عهده انشأ حصن بابيلون.

14 J. L. Berggren, Alexander Jones; Ptolemy's Geography By Ptolemy, Princeton University Press, 2001

15 Ball, Egypt in the Classical Geographers, p.4

16 ابن عبد الحكم، فتوح البلدان، 164

17 Gregory of Tours, Historia I.10 .

18 عبد المنعم عبد الحليم، المرجع السابق، ص.197

خليجُ أمير المُؤمنين
والتحدِياتُ التي واجهته حتى
القَرن الرَابع الهِجري

د. إسماعيل حامد إسماعيل علي

باحث في التاريخ الإسلامي

ترجع الفكرةُ المُبكرة لحفر قناةٍ تربُط بين "البحر الأحمر" و"البحر المتوسط" إلى حقبةٍ تاريخيـة مُوغلـةٍ في القـدم، وهـو مـا أفضى بدوره بعد ذلك إلى مشـروع حفر "قناة السـويس" الحاليـة، وهـو الشـريان المائي الذي لعب دوراً مهماً في تغيير مسـار الأحـداث التاريخية. وقد مرت فكرة الربط بين البحرين عبر القرون في أشـكالٍ متباينة، كان من أبرزها ما يُعرفُ في المصـادر بـ"خليـج أمير المؤمنين"، أو "الخليج المصري". وعلى هذا ترصُد تلك الورقةُ الظُروفَ التاريخيـة المتباينـة الـتي مرت على "الخليـج المصري" منذ حفره إبان صدر الإسـلام، مروراً بـ"الدولـة الأموية" (40-132هـ/660-751م)، ثم "الدولة العباسـية" (132-656هـ/751-1258م) الـتي شـهدت أحداثـاً عـدة فيمـا يخـص هـذا الخليج، ومن خـلال ذلـك يمكننا أن نرصـد التحديـات الـتي واجهت ذلك الخليج خلال بعض الحقب التاريخية حتى أواخر القرن 4هـ/10م.

وشـكلت تلك التحدياتُ، أو الأزمات، التي أحاطت بـ"الخليج المصري" تهديداتٍ لا يمكن غَض الطَرف عنها، وهو ما كان له تأثيره الواضح على مصير هذا الخليج في نهاية الأمر، ما بين إغلاقه في بعض الفترات بسـبب الظروف السياسـية، وبسبب بعض التهديدات الخارجية مـن ناحيـةٍ، ثـم إعـادة حفر "الخليـج المصري" فيما بعد مـن ناحيةٍ أخرى، وهـو الأمرُ الذي لايبدو جلياً في روايات المصادر القليلة التي تحدثت عن هذا "الخليج المصري"، وهو ما يُشكل بدوره صعوبةً بالغةً في تناول مثل هذه الموضوعات والإشكاليات التاريخية قليلة المصادر.

وعلى أية حال لاتزالُ "المكتبة التاريخية" العربية تحتاج لمزيدٍ من الدراسات التاريخية الجادة حول "الخليج المصري" بشـكلٍ أكثر تفصيلاً، وتنوعاً، بحيث يمكنها أن تُناقش إقامة هـذا الخليـج مـن شـتى النواحي التاريخيـة، والحضارية، وكـذا المراحل التاريخيـة التي مرت به حتى إغلاقه بشـكل نهائي في العصر الحديث، لاسـيما مع قلة الدراسـات السـابقة في هذا الشـأن. وسـوف تتنـاول هـذه الورقةُ التي نحن بصددهـا تلك الإشـكالية التاريخية من خلال المَحاور التالية:

المبحث الأول- خليج أميرِ المُؤمنين إبان القرن الأول الهجري.

المبحث الثاني- التحدياتَ التي واجهت الأمويين والعباسيِّين، وأثَرتْ على نظرتِهم تجاه الخليج المصري.

المبحثَ الثالث- إغلاق خليج أمير المُؤمنين خلال العصر العباسي الأول، وأثر ذلك.

خليجُ أمير المُؤمنين إبان القَرن الأول الهجري.

بـدأت إرهاصـاتُ "الفكـرة المُبكرة" بهـدف الربط بين "البحر الأحمـر" [1] Red Sea، و"البحـر المتوسـط" [2] Mediterinian Sea منـذ أقـدم العصـور، وكانـت الغايـةُ مـن ذلك أن يرتبـط كلاهمـا بالآخـر، بشكلٍ غير مباشـر ربما ذلك بسـبب الخوف من ربـط البحرين مباشـرة، وهـو مـا لم يكـن أمـراً هَيِّناً في ذلك الوقـت. وكانت الفكرةُ الأولى لهـذا الربط عبر قناةٍ تخرجُ من "نهر النيل"، ومنه كانت تجري المياه حتى "البحر الأحمر" [3] River Nile، أو بالعكس، ومـن ثـم كانت تصل السـفنُ القادمـة من ثُغور "البحر الأحمـر" عبر أحد فروع النيـل [4] إلى "البحـر المتوسـط" بعـد ذلك. وتم هذا المشـروع منذ قرون بعيـدة ترجع لحوالي ألفي سـنة ق.م منذ الأسرة "الثانية عشرة" (1795-1985 ق.م) بمصر القديمة5 . وقد عُرفت هذه القناة القديمة في البداية باسـم "قناة سيزوسـتريس"، وهي التي أمر بحفرها "سنوسـرت الثالث" (1843-1878ق.م)، ثم صارت القناةُ ترتبط باسم هذا الملك، ولهذا فإن مؤرخي الإغريق أطلقوا عليها "قناة سيزوستريس" [6]بعد ذلك.

وبمُـرور الزمـن حدثـت العديدُ من التغيرات لهذه "القنـاة" القديمة[7] ، ما بين إختفائها خـلالٍ بعـض الفترات بسـبب الظروف السياسـية، وكان ذلك لا يدوم، حيـث كان يتم حفرُها مـرة أُخـرى نظـراً للحاجـة إليها [8]. وإبـان "العصر الإسـلامي" وقع القحط بـأرض الحجاز، وكابـد النـاسُ صنوفـاً مـن الشـدائد سـنة 18هـ/639م إبـان خلافـة "عمـر بـن الخطـاب" (23-13هـ/643-634م)، وهو العامُ الذي يُعرف بـ"عـام الرمـادة" 9. ويُرجَـح أنـه ذات العـام الـذي وقع فيه "طاعون عمواس" الشهير في بلاد الشام [10]، وعلى أثر هذا الطاعون مات جمٌ ليس بالقليل من كبار الصحابة [11]، وتذكر بعضُ الروايات أن عدة من مات جراء هذا "الطاعون" بلغ حوالي 25 ألف شخص [12].

ولمـا زادت الشِـدةُ إيلامـاً بالمسـلمين في المدينـة، وفي غيرها من بلاد الحجاز بسـبب هذا القحـط الشـديد الـذي نـزل بهم، أرسـل "عمـر بن الخطاب" رسـالةً عاجلـة إلى والي مصر "عمـرو بـن العـاص"، قال له: "سـلامٌ عليك، أمـا بعدُ فلعمري يا عمرو ما تُبالي إذا شـبعتَ أنتَ ومن معك، أن أهلَكَ أنا ومن معي، فياغوثاه!، ثم ياغوثاه!.." [13] . عندئذ بادر عمرو بالرد دون إبطاءٍ منه على رسالة "أمير المؤمنين" التي كان يبدو فيها الكثير من السخط، والغضب منه، قال فيها: "لعبد" عمر أمير المؤمنين، من عبدالله عمرو بن العاص، أما بعدُ. فيا لبيك! ثم يا لبيك! قد بعثتُ إليك بعير أولها عندك، وآخرها عندي، والسلام عليك ورحمة ".." [14] . وتذكر إحدى الروايات أن "عمرو بن العاص" اعتذر للخليفة عن إرسال الطعام عن طريق

البحر، وقال في نفسه: "أفتح على مصر باباً لايُسَد، فكتب يعتذر في أمر البحر.."[15] . وأدرك الخليفـةُ بفطنته ما حدث بين عمرو ومستشـاريه، فاشـتد في الكتابـة، وبعث إليه مهددًا: "أما بعـدُ، فـإن الكلمـة التي فاهت منك ندمت عليها، والله لئن لم تُرسـل في البحر، لأرسـلن إليك من يقتلعُ أذنيك.."[16] .

وثمـة روايـةٌ أن الخليفـة أرسـل إلى عمرو رسـالةً، وطلب فيها أن يُرسـل طعاماً كثيراً من مصر يكفي أهل الحجاز[17]، وهو ما يُشـير لشـدة القحط الذي وقع. ولما وردت القافلةُ إلى ثغر "القُلـزم" (السـويس)، حملها في البحر عشـرون سـفينة، وكانت كلٌّ منهـا تحملُ ثلاثة آلاف إردب، وربما أقل، أو أكثر، حسب سعة كل حمل منها[18] . ويتحدث المؤرخ ابنُ عبدالحكم (ت: 257هـ/870م) في روايتـه عـن القافلـة المصريـّة التي أرسـلها عمرو بن العـاص: "فبعث إليه بعير عظيمة، فكان أولها بالمدينة، وآخرها بمصر، يتبع بعضها بعضًا.."[19] . ولما وصل الطعامُ للمدينـة، خـرج أمـيرُ المؤمنـين، ومن معه من الصحابـة، وُيقال إن عمر بـن الخطاب أمر بأن يتم بناء قصرين في الميناء الذي وصلت إليه هذه المراكب التي كانت تحمل هذا الطعام [20].

ثـم أمـر الخليفةُ عمر الصحابي "زيد ابن ثابت" أن يجعل الناس يكتبُون على منازلهم، كما أمر بأن يُكتب للناس صكاكاً من القراطيس، ثم كان يُختم أسـفلها، ليتم تسـليم الطعام لـكل منهـم علـى هـذا النحو [21]. وتُشـير المصـادرُ التاريخيـة إلى أن "عمر بـن الخطاب" قام بتوزيـع هـذا الطعـام علـى أهل الحجـاز، "ودفع لأهل كل بيـت بالمدينة، وما حولهـا بعيرًا بما عليـه مـن الطعـام، كما أنه عـين بعضاً من كبـار الصحابة ليقومـوا بتوزيع الطعـام على كافة أهـل المدينـة [22]. ولمـا انتهـى أمـر هـذا القحط، أرسـل عمر بن الخطـاب يطلب مـن عمرو بن العـاص أن يحفـر قنـاة لتربـط مصـر بالحجاز[23] :"يـا عمـرو، إن الله قد فتح على المسلمين مصـر، وهـي كثـيرةٌ الخير والطعام، وقـد أُلقي في رَوعي لما أحببتُ مـن الرفق بأهل الحرمين، والتوسعة عليهم، أن أحفر خليجًا من نيلها حتى يسيل في البحر، فهو أيسرُ لَما نُريد من حمل الطعـام إلى المدينـة، ومكـة، فـإن حمله على الظهـر يبعد، ولا نبلغ معه مـا نُريد، فانطلق أنت وأصحابُك، فتشـاوروا في ذلك.."[24] . ولما تشـاور عمروُ مع المُقربين منه، أثقلوا عليه أمر هذا الخليج الذي ربما يُلحق الضررُ بمصر، ثم أخبروه أن يرسـل للخليفة مُعظماً ذلك الأمر عليه حتى يرجع عنه[25] . وتذكر روايةٌ أن الخليفة قال لعمرو بن العاص: "كم بينك وبين البحر؟" [26]، قـال: "مسـيرة ليلتـين.."[27] . ثـم أمـره الخليفة أن يحفـر الخليج مهمـا كان الأمر، ومهما كانت التكاليف "ولو أنفقت عليه جميع مال مصر" [28]. وعلى هذا أدرك عمرو بن العاص أن الخليفة عازمٌ على حفر الخليج، ولاحيلة له أمام ذلك[29] .

ثـم أخـذ عمـرو بن العاص يجمع العمال لحفر "الخليـج المصري"، ويُقال إن هذا العمل دام نحو ستة أشهر [30]، وقيل دام أكثر من ذلك. وعن حفر الخليج في رواية ابن ظهيرة: "وأما الخليجُ المعروف بخليج أمير المؤمنين، فحفره عمرو بن العاص بأمر أمير المؤمنين عمر.."[31]، وهـو مـا يُشـير إلى أن الحفـر تم رغمـاً عن رغبة والـي مصر. وتذكر الروايـات أن عمرو بن العـاص لم يكـن يـدري من أن يبدأ الحفر، وأن الذي أرشـده لموضع "الخليـج القديم" قبطيٌّ مصري، إذ تذكر المصادر أن رجلاً من الأقباط أتى إليه، وقال: "أرأيت إن دللتك على مكان تجـري فيـه السـفن حتـى تنتهي إلى مكـة والمدينة، أتضعُ عـني الجزية، وعن أهـل بيتي، قال (عمرو): نعم.."[32] .

ولعـل تتمـة هـذه الرواية تُشـير إلى أن عمـراً هو الذي اقترح حفر الخليـج على الخليفة، وليـس العكس، حيـث أرسـل عمرو له بأمر هذا القبطي، ومن ثم أشـار عليـه الخليفة أن يبدأ حفر الخليج [33]، ويرى الباحثُ أنه حسـب أكثر الروايات فإن الحفر كان قد تم بناءً على طلب الخليفة عمر ذاته. ولما تم حفر الخليج، سارت المراكب التجارية من مصر إلى بلاد الحجاز، وذات يوم خرج الخليفة في طريقه للحج، وقيل: خرج معتمراً، فقال للناس: "سيروا بنا ننظرُ إلى السـفن التي سـيرها الله الينا من أرض فرعون حتى أتتنـا.." [34]. وتُشـير بعضُ المصادر التاريخيـة مـن جانـب آخر إلى أن حفر الخليج تم سـنة 23هـ/643م، وليـس بعد انتهاء "عام الرمادة" مباشرة [35]، وهذا الرأي هو الراجح. ولاريب ان حفر هذا الخليج تكلف أموالاً ليست بالقليلة، وعن ذلك يقول ابن زولاق: "وأنفق (أي: عمرو بن العاص) عليه (أي: الخليج) مالاً عظيماً.." [36] .

التحدياتُ التي واجَهَت الأُمويين والعباسيِّين وأثَرتْ على نظرِتهم تجاه الخليجِ المصري.

ليسـت لدينا أخبارٌ واضحةٌ من خلال روايات المصادر التاريخية عن أحوال "خليج أمير المؤمنـين" خـلال عصر "الدولة الأموية" (132-40هـ/751-660م)، وكذلك خلال العصر المُبكـر مـن "الدولـة العباسـية" (656-132هـ/1258-751م). ومـن الراجـح أن "الخليـج المصـري" بقـي علـى أهميتـه التُجارية في الربط بـين كل من مصر و"جزيـرة العرب" خلال "العصر الأموي"، وظل الخليجُ على ذلك مع بدايات عصر "الدولة العباسية"، نظراً لأهميته التُجارية، ودوره في رحلة الحج من مصر إلى بلاد الحجاز. وتذكر المصادر التاريخية أن طول "الخليج المصري" كان يبلغ حوالي 140كم، أو زُهـاء "تسعين" ميلاً، وذلك منذ بداية مجرى هذا "الخليج" عند "نهر النيل" حتى يبلغ ساحل "البحر الأحمر" في نهاية المطاف[37] .

وكان "الخليج المصري" يقع بحذاء شارع بني الأزرق في "الفسطاط"، في منطقة "جنينة لاظ" في الجهة الغربية من مسجد "السيدة زينب بنت الإمام علي بن أبي طالب" رضي اللّه عنها [38]. وكان الخليجُ يجري في امتداده حتى بلدة "أم دنين" (قرب الأزبكية حالياً)، ثم كان يمتد قليلاً بعد ذلك شرقاً، ثم كان ينعطف الخليج نحو الشمال بعد ذلك حتى أطراف المدينة، ثم يمر مجراه في الأراضي حتى "العباسة" (العباسية)، ثم يسير المجرى شرقاً (إلى الأراضي التي شغل موضعها إقليم الإسماعيلية بعد ذلك)، ثم كان "الخليج" يتجه بعد ذلك حتى ثغر "القلزم" (السويس حالياً) [39]. وعلى أية حال لم تقف أهمية "خليج أمير المؤمنين" خلال "العصرين الأموي والعباسي المُبكر على نقل المراكب التجارية فحسب من مصر إلى الحجاز[40] . بل إن أهميته كانت قد امتدت إلى أنه كان يُستخدم في نقل "الحجاج"، وكانت المراكب الأقل حجماً تحملهم عبر "الخليج المصري" إلى "بحر القلزم"، ومنه كانت تبحر إلى بلاد الحرمين، وكان ذلك بديلاً أكثر يُسراً، بدلاً من سير الحُجاج عبر دُروب الصحراء في الأراضي المصرية، وهي مسالكٌ تتسم بطولها، ووعورتها، وهذه الدروب كانت دونما ريب أكثر إرهاقاً من الطريق البحري.

وثمة روايات تشير إلى اهتمام الخلفاء والولاة الأمويين بهذا "الخليج"، فإنه وبحسب رواية "ابن تغري بردي" (ت: 847هـ/1443م)، فهي تذكر أن والي مصر "عبد العزيز ابن مروان" بني أعلى "خليج أمير المؤمنين" "قنطرةً" في سنة 69هـ/689م، وهو ما يُشير بوضوح لاهتمام الأمويين بأمره، وكانت الغاية من إقامة القنطرة أن تُسهل عبور الناس أعلى "الخليج المصري"، وقد دون الوالي الأموي اسمه على جدران القنطرة. وفي ذات الشأن تذكر المصادر أنه قام ببناء القنطرة الآنفة الذكر مهندس اسمه "سعيد أبو عثمان"، غير أنها تهدمت بعد ذلك، ثم أُعيد بناؤها مرة أخرى في العصور اللاحقة [41]. وتُشير رواياتٌ أُخرى إلى أن آخر الفترات التي شهدت ازدهار "خليج أمير المؤمنين" كانت في الغالب أيام الخليفة الأموي "عُمر بن عبد العزيز" (99-101ه/718-720م) [42]، وهو كلام تعوزه الدقة، إذ إنه من الراجح، فيما يرى الباحثُ، أن "الخليج المصري" ظل مزدهراً بشكلٍ أو بآخر بعد حقبة "عمر بن عبد العزيز"، وهو ما يبدو من خلال ما ورد في روايات بعض المَصادر الأخرى. وفي هذا الصدد يذكر ابن عبد الحكم (ت: 257هـ/870م) في روايته: "ثم لم يزل يُحمل فيه (أي: "خليج أمير المؤمنين") الطعامُ، حتى حُمل فيه بعد عمر بن عبدالعزيز..ثم ضيعته الولاةُ بعد ذلك، فتُرك، وغلب عليه الرملُ، فانقطع، فصار منتهاه الى ذنب التمساح، من ناحية طحا القلزم..." [43].

بينما يُفهم من رواية المقريزي (ت: 845هـ / 1441م)، وغيره، أن "خليج أمير المؤمنين" ظل يؤدي مهمته كرابط وشُريان تجاري بين كل من سواحل مصر وبلاد الحجاز طيلة أيام "الدولة الأموية"، وخلال الحقبة الأولى من عصر "الدولة العباسية" على أقل تقدير. وعن ذلك، يقول: "ولم تزل تجري فيه (أي خليج أمير المؤمنين) السفن من فسطاط مصر الى مدينة القلزم التي كانت على حافة البحر الشرقي حيث الموضع الذي يُعرف اليوم على البحر بالسويس، وكان يصب ماء النيل في البحر من عند مدينة القلزم الى. سنة خمس ومائة. وبقي منه ما هو موجود الآن.." [44]. أما رواية السيوطي (ت: 911هـ/1505م) عما حدث لهذا "الخليج" خلال العصرين الأموي، والعباسي، حيث يقول: "ثم لم يزل يحمل فيه الطعام، حتى حمل فيه بعد "عمر بن عبد العزيز" رضي الله عنه، ثم ضيعه الولاة بعد ذلك، فترك، وغلب عليه الرمل، فانقطع، وصار منتهاه الى ذنب التمساح من ناحية طحا القلزم.."[45] .

وهذه الروايةُ التي أوردها السيوطي تُشير إلى أن "الخليج المصري" كان لايزال يعمل في أيام "الدولة الأموية"، وكان الناس يستخدمونه في الانتقال، وفي التجارة، ومن ثم كانت أحوال الخليج مستقرة فيما يبدو في الربط بين مصر وبلاد الحجاز. غير أن إشارة السيوطي إلى الولاة فيما بعد، وهي إشارةٌ ربما تشير إلى ولاة مصر أيام "الدولة العباسية" لاسيما خِلال الحقبة التي انفصلت فيها العديد من الدول المستقلة عن العباسيين، وفي هذا الوقت أُهمل "الخليج"، وغمرته الرمال. وعلى أية حال تُعد فترةُ الخليفة "أبي جعفر المنصور"(136-152هـ/769-755م)[46] من أبرز الفترات التي ارتبطت بـ "الخليج المصري"، حيث ارتقى سُدة الخلافة بعد أخيه "أبي العباس"، وهو المشهور في المصادر بـ "السفاح" (132-136/751-755م)، وهو يُعتبر أول الخلفاء العباسيين [47]. وعن أبي جعفر، يقول ابن طباطبا (345هـ/956م): "اعلم، أن المنصُور هو الذي أصّل الدولة، وضَبَط المملكة، ورتب القواعد، وأقام الناموس.."[48] .

وهذا يُشير بشكلٍ لاغُموض فيه إلى أن "المنصور" يُعتبر المُؤسس الحقيقي للدولة العباسية، وبسبب بعضٍ الظروف السياسية، والمذهبية، شهدتْ "الدولة العباسية" في بعض فتراتها مرحلةً من عدم الاستقرار، لاسيما مع بروز العديد من الحركات المُناهضة للخلفاء العباسيين الأوائل[49] . وشكلت هذه الحركاتُ خطراً داهماً على كيان هذه الدولة، واستقرارها. وعلى أية حال تأثر الخليج، فيما يرى البعضُ، لاسيما إبان "العصر العباسي" المُبكر، وبعده، بالأهواء السياسية، حيث كان بعضُ الخلفاء يهدد بغلق الخليج بهدف الضغط على الحُكام المصريين [50].

وتذكـر المصـادرُ أن "المنصـور" واجه العديـد من الأزمات، والحـركات المعارضة له منذ ارتقـى الحكـم، وكان أولهـا مـن جانب عمه "عبد الله بـن علي" الذي زعـم أن "أبا العباس السـفاح"، كان قـد وعـده بالخلافـة من بعده، ولهـذا لم يُبايع "عبد الله بـن علي" ابن أخيه (المنصـور). وعـن ذلـك يقـول ابـن كثـير (774هـ/1372م): "وكتـب (المنصـور) إلـى عمـه عبـدالله بـن علـي يُعلمـه بوفاة السـفاح، فلما بلغـهُ الخبر نـادى في الناس..فقـرأ عليهم وفاة السـفاح...فذكر أن السـفاح كان قـد عهـد اليـه حـين بعثـه الى مـروان [51]أن إن كسـره كان الأمر إليه من بعده.."[52] . وفي سـنة 141هـ/760م ظهرت فتنةٌ فرقة مارقة اشـتهرت باسـم "فرقة الراوندية"، وكان أتباعها يدعون إلى أفكار تخالف الإسلام ومنها الإيمان بـ "تناسخ الأرواح"، وتمكن المنصور من القضاء عليهم[53]. غير أن أشد التحديات التي واجهها كانت في سنة 145هـ/764م، بسبب ما وقع من صراعات بين المنصور ومحمد بن عبد الله بن الحسن بن الحسن بن علي بن أبي طالب المعروف بـ "النفس الزكية" [54].

ويتهـم البعـضُ "المنصـور" بأنه كان هو أول من أوقع الفتنة بين آل البيت سـواء من بني العبـاس مـن جانـب، أم مـن العلويـين من جانب آخـر، وكان الطرفـان قبـل أن يرتقي الحكم متآلفـين، وليس بينهما شـيء من الضغينـة[55]. ففي أواخر عصر الأمويين، اجتمعت كلمة "آل البيت" من بني هاشم (الطالبيين والعباسيين) على أن تذهب الولاية إلى "محمد" (النفس الزكية) بعد سـقوط حكم بني أمية، بفضل نسـبه، وأنه الأولى من غيره بأن يتبوأ الخلافة[56] . وكان حاضـراً هـذا الاتفاق كل من "السـفاح" و"المنصور" غـير أن الأمور لم تتم على هذا النحـو، فانتقـل الحُكـم للعباسـيين، ولهذا أبى "النفسُ الزكية" مبايعة "المنصـور"[57] . ورغم شـدة هـذه الفتنـة، تمكن أبو جعفـر المنصور في نهايـة الأمر من القضاء عليهـا، رغم تعاطف الكثيرين مع الطالبيين[58].

إغلاقُ خليج أمير المؤمنين

خلال العصر العباسي الأول وأثر ذلك

بَدتْ ثمةُ رغبةٌ مُلحةٌ من جانب عددٍ من الخُلفاء العباسيين الآوائل، وكانت غايتُها تَرمي إلى إغلاق "الخليج المصري"، أوَ "خليج أمير المؤمنين" رغم أهمية هذا الخليج باعتباره شرياناً بحرياً حيوياً لأهل مصر، وكذا دَوره المهم في رواج تجارتهم الخارجية، لاسيما وأن "الخليج المصري" صار منفذاً تُجارياً رئيساً بين كل من مصر من جانب، وتجار "جزيرة العرب"، وسفن التُجار القادمين من الأسواق الأسيوية، وغيرها من الأسواق والمراكز التجارية الأخرى من جانب آخر. وكان مبعثُ ذلك القلق من جانب بعض الخلفاء خشيتهم أن يستغل المُناهضون للعباسيين، والمعارضين لشرعية هذه الدولة (132-656هـ/751-1258م) الخليج المصري في إضعاف الدولة العباسية[59]. ومن ثم يكون بإمكانهم القدوم لمصر عن طريق الخليج، وهو ما قد يُسهل الاستيلاء على الآراضي المصرية، ومن ثم إخراجها من كنف بني العباس، مع ما تمثله أرض مصر من أهمية كبيرة للعباسيين، بل إن خوف بعض الخلفاء امتد إلى خشيتهم من أن يُشكل وجود الخليج المصري تهديداً بشكلٍ كبير إلى آراضي بلاد الحرمين ذاتها.

وعلى هذا شهدت الحقبة الأولى من "الدولة العباسية" تحديداً أبرز ما ورد في المصادر التاريخية فيما يخص الرغبة في ضرورة التخلص من "الخليج المصري"، وإغلاقه بسبب مثل هذه التهديدات التي كانت تُواجه خلفاء الدولة العباسية. ولعل هذا الأمر يبدو جلياً منذ البدايات المُبكرة لحكم "أبي جعفر المنصور" (136-152هـ/755-769م) الذي واجه حركات معارضة عديدة كانت ترفض ارتقائه لحُكم "الدولة العباسية". وفي هذا الشأن، يقول المقريزي (845هـ/1441م): "وكان (خليج أمير المؤمنين) يصب ماء النيل في البحر من عند مدينة القلزم إلى أن أمر الخليفة أبو جعفر المنصور بطمه.."[60]. وهذا يعني أنه خلال فترة حكم "الخليفة أبي جعفر المنصور" تمت المحاولات الأولى فيما يبدو لردم "الخليج المصري"، وكان ذلك بسبب الأحداث التي شهدتها الفترة المبكرة من حكمه.

غير أنه في ذات الوقت لايُعرف على وجه الدقة من خلال روايات المصادر التاريخية ماذا حدث لهذا الخليج، وهل تم إعادة حفره مرةً أخرى، حيث لم نعلم بإعادة الحفر بشكل واضح من خلال المصادر التاريخية إلا إبان الفترات اللاحقة بعد عصر "أبي جعفر المنصور" بحوالي قرنين من الزمان[61]. ويرى الباحثُ أنه من الراجح أن "خليج أمير المؤمنين" كان قد تم إغلاقه خلال العصر العباسي الأول، لكن لايوجد ما يمنع من إعادة حفره مرة أخرى بعد

ذلك، وهو ما يبدو في ثنايا رواية المؤرخ المصري "أبي الحسن ابن زُولاق" (ت: 387هـ/997م)، وهـو مـا يؤكد غيره من المؤرخين المتأخرين مثل: "ابن ظهيرة" (ت: 891هـ/1486م). وعلى أية حال تعد رواية المؤرخ تقي الدين المقريزي الآنفة الذكر من أهم روايات المصادر العربية، حيث إنها تتحدث عن مصير هذا "الخليج" خلال "العصر العباسي" الأول[62] .

ومـن جانـب آخـر، فرغـم أهميـة الروايـة التي أوردهـا المقريـزي، فإنه يُؤخـذ على هذه الروايـة أن صاحبهـا يذكـر أن هـذا "الخليـج" كان قد أُغلـق في أيام أبي جعفـر "المنصور"، غـير إنـه يُحـدد السـنة الـتي تم فيهـا إغـلاق الخليـج في 105هـ/724م[63] . وهو تاريـخٌ دونما ريـب غـير دقيق بالمـرة، ويُخالف المعروف تاريخيـاً من فترات حكم الخلفاء العباسـيين. فمن المعروف أن "أباجعفر المنصور" بدأ حكم "الدولة العباسية" منذ سنة 136هـ/755م، وبقي متبوأً عرش الخلافة حتى سـنة 152هـ/769م. أما سـنة 105هـ/724م الواردة في متن "تقي الديـن المقريـزي" كانت أيام حكم خلفاء بني أمية، وتحديداً في نهاية عصر الخليفة "يزيد بن عبدالملـك" (105–101هـ/724–720م)، أو ربمـا مـع بدايـات حكم الخليفة اللاحـق له، وهو "هشام بن عبدالملك" والذي ارتقى سُدة "الخلافة" في الفترة من (125–105م/744–724م).

وعلى أية حال تؤكد هذه الرواية الآنفة (رواية تقي الدين المقريزي) أن الخليفة "أباجعفر المنصـور" كان قـد أمـر بإغـلاق "الخليج المصري"، وهو مـا تؤكده بعض الروايـات الأُخرى. ولعـل هـذا الحـدث المُهـم كتب نهايـة "الخليج المصري" في هـذه الفترة المبكـرة من "العصر العباسي". غير أن هذا لايعني بالضرورة أن أمر "الخليج المصري" كان قد اندثر بعد ذلك، بل على العكس، فقد اهتم حكام مصر، وولاتُها، فيما بعد بإعادة حفر هذا الخليج مرة أُخرى، لاسيما في الفترات التي تلت "العصر العباسي" المبكر، وحتى بعد أن استقلت مصر عن حكم بني العباس، أيام الدولة الطولونية، وذلك نظراً للحاجة الماسة لوجود هذا الخليج.

وممـا يؤكـد الفكـرة التي تقوم على أن "الخليج المصري" لم ينته أمره بعد أن أغلق أيام الخلفاء العباسيين الأوائل، أن بعض الروايات التاريخية تشير إلى أن "هارون الرشيد" (170–193هـ/808–787م)، وهو حفيد الخليفة "أبي جعفر المنصور"، كانت لديه رغبة واضحة في الربـط بـين "البحـر الأحمر" (بحر القلزم) و"البحر المتوسـط" (البحر الرومي) بشـكل مباشـر، وليس عبر قناة تخرج من "نهر النيل" فحسـب[64] ، وهو بلا ريب تطورٌ مهم جداً في فكـرة الربـط بـين البحريـن، إذا إنهـا تكاد تكون أول مـرة يتم الحديث عن هـذا الأمر خلال القـرون الهجريـة الأولى. غـير أن وزيـر "هارون الرشـيد"، وكان يُدعى "يحيـى البرمكي"، أظهـر لـه مـا قـد ينتج عن ذلك الربط المباشـر بـين البحرين من مخاطر، وتهديدات ليست

تُهدد أرض مصر وحدها، بل سوف تمتد توابعها بعد ذلك إلى بلاد الحجاز ذاتها، وكذا باقي ولايات الدولة العباسية.

ويُروى أن الوزير "يحيى البرمكي" قال لـ"هارون الرشيد" إن حفر قناة تربط بين "البحر الأحمر" والبحر المتوسط سوف يهون أمر قدوم الجيوش الرومية إلى أرض الحرمين، وأنه سوف يكون بإمكانهم أن يستولوا دون مشقةٍ على قبلة المسلمين، عندئذ ترك الخليفة "هارون الرشيد" هذه الفكرة تماماً بسبب ما يمكن أن ينتج عنها من تهديدات خطيرة على الدولة العباسية [65]. لكننا لاندري على أية حال هل كان الخليفة "هارون الرشيد" قد أعاد حفر "خليج أمير المؤمنين" الذي كان قد أغلقه جده "المنصور"، أم لا على وجه اليقين. ويرى الباحثُ من جانبه أن "الخليج المصري" كان في الغالب قد أعيد حفره بعد "أبي جعفر المنصور"، وأنه كان يُستخدم في أيام حفيده "هارون الرشيد"، ومن ثم زاد طموح هذا الخليفة العباسي بأن يربط البحرين معاً دون الحاجة إلى وجود "الخليج المصري"، قبل أن يهجر هذه الفكرة تماماً بعد ذلك.

وفي ذات الصدد، يتحدث المؤرخ "ابن زولاق" (ت: 387هـ/997م) في روايته عن استخدام الحجاج المصريين، وكذلك غيرهم من الحُجاج ممن كانوا يأتون من مناطق شمال أفريقيا، وبلاد المغرب، وكذلك حجاج بلاد السودان الغربي لمرافقة موكب "الحج المصري" إلى هذا الخليج في أيامه، حيث يقول ابن زولاق: "وكان حاجُ البحر ينزلون بالفسطاط من ساحل تَنيس، فيسيرون فيه (أي في الخليج)، ثم ينتقلون الى المراكب الكبار، وليس بمصر خليج إسلامي غيره، وصار يزيد في في سقي الحوف.." [66].

ولعل ذلك ربما يشير إلى أنه حتى أيام هذا المؤرخ المصري (أي ابن زولاق) الذي كان معاصراً لأيام "الدولة الفاطمية" (358-567هـ/968-1171م) (وتحديداً خلال النصف الثاني من حقبة القرن الرابع الهجري/العاشر الميلادي، وكان "خليج أمير المؤمنين" في ذلك الوقت لايزال موجوداً، وكانت مراكب الحُجاج تستخدمه في الذهاب إلى ساحل "بحر القلزم"، ثم كان الحجاج يبحرون بعد ذلك عبر هذا البحر قاصدين الذهاب إلى ثغور بلاد الحرمين، مثل جدة وينبع، وغيرهما. وعلى أية حال، يمكن القول بأنه ارتبطت إلى حدٍ كبير فكرة وجود "خليج أمير المؤمنين"، أو "الخليج المصري"، في أرض مصر، بالمخاوف من جانب عدد من الخلفاء من أن يُستغل هذا "الخليج" من جانب الأعداء والمنافسين لدولة الخلافة، وقد بدا ذلك واضحاً لاسيما خلال عصر "الدولة العباسية" المُبكر [67]، وذلك رغم القناعة التامة بأهمية "الخليج المصري" لاسيما التجارية التي ربما لاغنى عنها.

الخاتمة

ومن خلال هذه الورقة، يمكن الخروج ببعض الاستنتاجات المهمة:

- أكدت الورقةُ على أن فكرة الربط بين البحرين الأحمر والمتوسط ترجع إلى أيام الفراعنة، وذلك منذ حوالي ألفي سنة قبل الميلاد، وكانت هذه القناة تعرف في البداية باسم: "قناة سيزوستريس" حسب النطق اليوناني لاسم الملك سنوسرت الثالث، وهو من ملوك الأسرة الثانية عشرة. كما أن القناة مرت عليها أحوال كثيرة قبل "العصر الإسلامي" فيما بعد، حيث أعاد حفرها الملك "رمسيس الثاني"، خلال الأسرة "التاسعة عشرة" الفرعونية، ثم ردمت القناة، ثم أعاد حفرها الملك "نخاو الثاني"، وهو من فراعنة العصر المتأخر.

- بينت هذه الورقةُ أن الخليفة "عمر بن الخطاب" رضي الله عنه هو الذي أمر والي مصر "عمرو بن العاص" أن يقوم بحفر هذه القناة التي عرفت باسم "خليج أمير المؤمنين"، أو "الخليج المصري"، وهو ما يعني أن "عمرو بن العاص" لم يكن متحمساً لهذا المشروع، هذا رغم وجود روايات أخرى تذكر أن "عمرو بن العاص" هو الذي عرض الفكرة على الخليفة، غير أنها روايات ضعيفة.

- أشارت هذه الدراسةُ إلى أن "خليج أمير المؤمنين"، أو "الخليج المصري"، لعب دوراً مهماً في الربط التجاري بين كل من مصر وبلاد الحجاز، كما أن هذا الخليج كان يستخدم في ذات الوقت بهدف نقل الحجاج من مصر إلى بلاد الحرمين.

- أكدت هذه الدراسة أن خشية بعض الخلفاء لاسيما في عصر "الدولة العباسية" الأول من استغلال هذا الخليج من جانب منافسيهم، هو ما جعلهم على قناعة بأنه لابد من إغلاق"الخليج المصري" بسبب التهديدات التي يمكن أن يتسبب فيها وجود هذا الخليج، وهو ما بدا جلياً أيام الخليفة العباسي "أبي جعفر المنصور"، وهو الذي أمر بإغلاق هذا الخليج خلال فترة حكمه، وكانت أول مرة يتم ردم هذا الخليج في العصر الإسلامي.

- وأكدت هذه الدراسةُ أنه رغم تخوف بعض الخلفاء العباسيين الأوائل من هذا الخليج المصري، إلا أن الخليفة "هارون الرشيد" أراد أن يحفر قناة تربط بين "البحر المتوسط" و"البحر الأحمر" مباشرة، لكنه توقف عن ذلك بسبب تدخل وزيره "يحيى البرمكي" الذي أقنعه بخطورة هذه الخطوة، وأنها قد تهدد بانفصال بعض الولايات.

الهوامش:

1 كان "البحر الأحمر" غير موجود منذ حوالي 40 مليون سنة، إذ كانت آسيا وأفريقيا قارة واحدة، ولم يكن يوجد سوى البحر المتوسط القديم، المعروف بـ"بحر تيثيس"، وكان أكبر امتدادا عما هو عليه الآن، وكان هذا البحر يغمر شمال مصر حتى أسيوط (وللمزيد عن البحر الأحمر، وأهميته، ودوره في نمو الحركة التجارية عبر التاريخ، انظر شوقي عطاالله الجمل: جزر البحر الأحمر ومضايقه، وأهميتها الاستيراتيجية، ندوة البحر الأحمر عبر العصور، اتحاد المؤرخين العرب، المجلد11، القاهرة، 1999م، ص205 وما بعدها.

2 عرف "البحر المتوسط" قديماً باسم: (تيثيس)، وهو في الغالب نسبة لأحد المعبودات اليونانية (انظر ديودور الصقلي: ديودور الصقلي في مصر، ترجمة: وهيب كامل، دار المعارف، القاهرة، 2013م، ص35).

3 عرف "نهر النيل" في بعض الكتابات اليونانية باسم: (أوقيانوس)، وكذلك: (نهر ايجيبتوس) (ديودور الصقلي في مصر: ص35، وانظر أيضاً ديودور الصقلي: ذات المصدر، ص43. ويقال إن اسم نهر النيل مأخوذ من اسم أحد ملوك اليونان، وهو الملك (نيلوس) Nilus (ديودور الصقلي: المصدر السابق، ص44).

4 كان "نهر النيل" قديماً يضم سبعة فروع، وليس فرعين كما هو حالياً، ومنها: الفرع التانيسي، والبوباسطي، والكانوبي، والبيلوزي. وللمزيد عن نهر النيل وأهميته قديماً، انظر: جورج بوزنر (وآخرين): مُعجم الحضارة المصرية القديمة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1996م، ص343، وللمزيد أيضاً، انظر:

Toby Wilkinson: Dictionary of Ancient Egypt, Thames & Hudson World Art, London, 2008, P.172.

5 جورج بوزنر: معجم الحضارة المصرية، ص193.

6 من المعروف أن الإغريق أطلقوا على أسماء الملوك والفراعنة المصريين مسميات فيها الكثير من التحريف، وذلك بما يتوافق مع لغتهم، ولعل منها أنهم أطلقوا على اسم الملك (خوفو): اسم (كيوبس)، واسم (خع – إف – رع): اسم (كيفرن)، وأطلقوا على الملك (سنوسرت): اسم (سيزوستريس)...الخ.

7 اشتهرت القناة بالعديد من الأسماء في المصادر، منها: "الخليج المصري"، و"خليج أمير المؤمنين"، و"الخليج الحاكمي"، "وخليج اللؤلؤة..الخ. انظر ابن عبدالحكم: فتوح مصر، مكتبة مدبولي، 1999م ص103–102، اليعقوبي: تاريخ اليعقوبي، جـ1، تحقيق: الدكتور خليل المنصور، دار الكتب العلمية، بيروت، 2002م، ص107–106، ابن الكندي: فضائل مصر المحروسة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1997م، ص43–42، ابن الأثير: الكامل في التاريخ، جـ2، تحقيق: خيري سعيد، المكتبة التوفيقية، ص378–377، المقريزي: الخطط، جـ1، ص115–114، السيوطي: حُسن المحاضرة في أخبار مصر والقاهرة، جـ1، تحقيق: خليل المنصور، دار الكتب العلمية، بيروت، 1997م، ص125–124، ابن ظهيرة: الفضائل الباهرة في فضائل مصر والقاهرة، دار الكتب والوثائق القومية، 2014م، ص113–112).

8 تم إعادة حفر القناة أيام رمسيس الثاني في الأسرة 19 وكذلك أيام الملك نخاو الثاني، ويقال إن كليوباترا استخدمت هذا الخليج للهروب من بطش أخيها (انظر عبدالصبور شاهين: مصر في

الإسلام، 165-164)،

Toby Wilkinson: Dictionary of Ancient Egypt, World Art, P.107.

9 للمزيد عن أحداث (عام الرمادة)، ابن الأثير: الكامل في التاريخ، جـ2، ص377، ابن كثير: البداية والنهاية، جـ7، تحقيق: الدكتور أحمد أبوملحم (وآخرين)، دار الكتب العلمية، بيروت، د.ت، ص93-92. وانظر السيوطي: حسن المحاضرة، جـ1، ص125-124. ويصف المؤرخ ابن الأثير القحط بقوله: "في سنة ثماني عشرة أصاب الناس مجاعة شديدة، وجدب، وقحط، وهو عام الرمادة، وكانت الريح تسفي ترابًا كالرماد، فسمي عام الرمادة، واشتد الجوع حتى جعلت الوحش تأوي الى الأنس، وحتى جعل الرجل يذبح الشاة فيعافها من قُبحها، وفيه أيضاً كان طاعون عمواس.." (انظر، ابن الأثير: الكامل في التاريخ، جـ2، ص377).

10 طاعون عمواس: للمزيد عن هذا الطاعون، انظر ابن الأثير: الكامل، جـ2، ص381-379.

11 مات بسبب الطاعون كل من معاذ بن جبل، وقيل انه دعا الله أن يأتيه من هذا الطاعون (ابن الجوزي: أعمار الأعيان، هيئة الكتاب، 2003م، ص22، ابن الأثير: أسد الغابة (المختصر)، اختصار: محمد إبراهيم عوض، هيئة الكتاب، 2018م، ابن كثير: البداية والنهاية، جـ7، ص-80 81). ومات بسببه أيضا أبوعبيدة ابن الجراح (الذهبي:سير أعلام النبلاء، جـ3، ص5). وعمن مات من الصحابة بسبب الطاعون، يقول الطبري (ت: 310هـ): "دخلت سنة ثماني عشرة ففيها كان طاعون عمواس فتفانى فيها الناس فتوفي أبوعبيدة بن الجراح وهو أمير الناس، ومعاذ بن جبل، ويزيد بن أبي سفيان، والحارث بن هشام، وسهيل بن عمرو، وعتبة ابن سهيل.." (مختصر تاريخ الطبري، جـ1، اختصار: على الجندي، هيئة الكتاب، 2014م، ص72).

12 ابن الأثير: الكامل في التاريخ، جـ2، ص381.

13 السيوطي: حُسن المحاضرة، جـ1، ص124. وفي رواية أخرى أن عمر بن الخطاب بعث لعمرو بن العاص رسالة يقول فيها: "الى العاص بن العاص! فإنك لعمري لاتبالي إذا سمنت أنت ومن معك، واعجف أنا ومن قبلي، فياغوثاه! ثم يا غوثاه.." (ابن عبدالحكم: فتوح مصر وأخبارها، ص165).

14 ابن عبدالحكم: فتوح مصر، ص103-102، وانظر السيوطي: حُسن المحاضرة، جـ1، ص124.

15 ابن زولاق: فضائل مصر وأخبارها وخواصها، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1999م، ص55.

16 ابن زولاق: المصدر السابق، ص55

17 اليعقوبي: تاريخ اليعقوبي، جـ1، ص106.

18 المصدر السابق، ص107. وقيل في رواية أخرى: كانت هذه القافلة المصرية تضم 20 سفينة، وكانت تحمل الدقيق، وكذلك الودك (ويُقصد به: دسم اللحوم والدهن) (انظر شهاب الدين الحموي: التاريخ المظفري، تحقيق: الدكتور حامد زيان غانم زيان، دار الثقافة للنشر والتوزيع، القاهرة، 1989م، ص146)

19 ابن عبدالحكم: فتوح مصر وأخبارها، ص103.

20 اليعقوبي: المصدر السابق، ص107

21 اليعقوبي: تاريخ اليعقوبي، جـ1، ص107.

22 ابن عبدالحكم: فتوح مصر، ص103.

23 ابن عبدالحكم: المصدر السابق، ص103، وللمزيد، انظر أيضاً المقريزي: الخطط، جـ1، ص144، السيوطي: حسن المحاضرة، جـ1، ص125.

24 السيوطي: حسن المحاضرة، جـ1، ص125. ويقال إن آخر من حفر الخليج الإمبراطور تراجان، ثم ردم بعد ذلك وبقي على حاله حتي الفتح العرب (انظر عبدالصبور شاهين: مصر في الإسلام، ص165).

25 ابن عبدالحكم: فتوح مصر، ص165-164، وانظر السيوطي: حسن المحاضرة، جـ1، ص125.

26 ابن زولاق: فضائل مصر وأخبارها، ص55.

27 المصدر السابق، ص55.

28 المصدر السابق، ص55.

29 يذكر المقريزي (ت: 845هـ/1441م) رواية فيها غرابة، إذ تذكر أن حفر "الخليج الأول" يرجع إلى أيام النبي ابراهيم (عليه السلام) لما جاء أرض مصر، وأعطاه الملك، ويقال كان اسمه: طوطيس (؟) في ذلك الوقت السيدة "هاجر" المصرية التي تزوجها النبي إبراهيم، وأنجب منها ابنه البكر اسماعيل (عليه السلام). ولما سكنت السيدة هاجر الحجاز، وحدث أن وقعت فيها الجفاف، فأرسلت هاجر إلى ملك مصر تطلب منه الغوث، فأمر الملك ان يحفر هذا الخليج، ثم بعث اليه السفن تحمل الحنطة، وغيرها من صنوف الطعام، وكان ذلك سببا في إعادة الحياة الى طبيعتها في بلاد الحجاز (المقريزي: الخطط، جـ1، ص115).

30 المقريزي: الخطط، جـ1، ص115.

31 ابن ظهيرة: الفضائل الباهرة، ص113-112. وفي رواية السيوطي (ت: 911هـ/1505م) أن عمرو كان قد قنع بأن يثقل حفر الخليج على الخليفة، ولما رجع عمرو ليحدث الخليفة، أخبره عمرو بذلك الذي قاله مستشاروه له، فتعجب عمرو من فطنة الخليفة عمر بن الخطاب، وقال له: صدقت والله يا أمير المؤمنين، لقد كان الأمر على ما ذكرت. ثم قال الخليفة لعمرو: انطلق يا عمرو بعزيمة منيحتى تجد في ذلك، ولايأتي عليك الحول حتى تفرغ منه ان شاء الله تعالى. فانصرف عمرو، وجمع لذلك من الفعلة ما بلغ به ما أراد. ثم احتفر الخليج الذي في حاشية الفسطاط الذي يُقال له خليج أمير المؤمنين، فساقه من النيل إلى القلزم، فلم يأت الحول حتى فرغ، وجرت فيه السفن، فحمل ما أراد من الطعام الى المدينة ومكة، فنفع الله بذلك اهل الحرمين، وسمي خليج أمير المؤمنين (السيوطي: حسن المحاضرة، جـ1، ص125).

32 ابن عبدالحكم: فتوح مصر، ص166.

33 المصدر السابق، ص166. يقول ابن الأثير: "وأصلح عمرو بن العاص بحر القلزم، أرسل فيه الطعام إلى المدينة.." (الكامل في التاريخ: جـ2، ص378)، وهو ما قد يشير إلى أنه قام بحفر الخليج برغبة منه.

34 المصدر السابق، ص166.

35 ابن تغري بردي: النجوم الزاهرة، جـ4، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2008م، ص44.

36 ابن زولاق: فضائل مصر وأخبارها، ص56.

37 عبدالصبور شاهين: مصر في الإسلام، ص166.

38 عبدالصبور شاهين (وإصلاح عبدالسلام الرفاعي): مصر في الإسلام (القرن الأول)، الهيئة المصرية العامة للكتاب (مكتبة الأسرة)، القاهرة، 2001م، ص166.

39 المرجع السابق، ص166. وللمزيد أيضا عن مسار هذا الخليج المصري، انظر شحاتة عيسى إبراهيم: القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999م، شحاتة عيسى إبراهيم: القاهرة، ص31.

40 ابن زولاق: فضائل مصر وأخبارها، ص56.

41 تم اعادة بناء القنطرة أيام الفاطميين (ابن تغري بردي: النجوم الزاهرة، جـ4، ص44). وقد حكم خلفاء الدولة الفاطمية في الفترة من (567-358هـ/1171-968م).

42 ابن عبدالحكم: فتوح مصر، ص164.

43 المصدر السابق، ص164.

44 المقريزي: خطط المقريزي، جـ1، ص115.

45 السيوطي: حسن المحاضرة، جـ1، ص125.

46 المنصور: هو أبوجعفر عبدالله بن محمد بن علي بن عبدالله بن العباس، وأمه أم ولد اسمها: سلامة، دامت خلافته حوالي 22 سنة إلا ستة أيام، وكان وفاته بمكة يوم التروية (انظر محمد بن يزيد: كتاب تاريخ الخلفاء، مكتبة الثقافة الدينية، 2000م، ص23. تقول بعض المصادر: "كان المنصور من عظماء الملوك، وحزمائهم، وعقلائهم، وعلمائهم، وذي الآراء الصائبة منهم..وقوراً شديد الوقار.." (انظر محمد بن علي بن طباطبا: الفخري في الآداب السلطانية، مكتبة محمد علي صبيح وأولاده، القاهرة، 1962م، ص119).

47 السفاح: هو عبدالله بن محمد بن علي بن عبدالله بن العباس، وهو أول خلفاء بني العباس، بويع سنة 132هـ/751م، وفي صفته: "كان كريماً، حليماً، وقوراً، عادلاً، كثير الحياء، حسن الأخلاق، ولما بويع، واستوثق له الأمر، تتبع بقايا بني أمية، ورجالهم، فوضع السيف فيهم.." (ابن طباطبا: الفخري، ص119).

48 ابن طباطبا: المصدر السابق، ص127-126.

49 للمزيد عن هذه الحركات، انظر ابن ماجة: كتاب تاريخ الخلفاء، ص23، المسعودي: مروج الذهب، جـ3، تحقيق: مصطفى السيد، المكتبة التوفيقية، د.ت، 295-294، ابن طباطبا: الفخري، ص132-131.

50 وعن تهديد بعض الخلفاء بغلق الخليج، يقول " شحاتة عيسى إبراهيم": "وقد كان الخليج عرضة للأهواء السياسية، فيردم إذا أراد أحد الخلفاء الضغط السياسي على مصر، وتجويع سكانها، وتحويل تجارة الهند عنها إلى بغداد، ووادي الفرات، كما فعل الخليفة المنصور العباسي.." (شحاتة عيسى إبراهيم: القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999م، ص31).

51 يقصد به الخليفة مروان بن محمد، وهو آخر خلفاء بني أمية الذي هزمه العباسيون، وطاردوه، ثم إنهم قتلوه (في أبي صير)، وبموت مروان بن محمد انتهت الدولة الأموية، ومن ثم قامت الخلافة العباسية.

52 ابن كثير: البداية والنهاية، جـ10، ص64. وكان خروج عبدالله بن علي عن طاعة المنصور ومحاولة أبي مسلم الخراساني أن يقلل من شأنه في الشام سببا في مقتل أبي موسى (اليعقوبي: جـ1. ص256-255).

53 السيوطي: تاريخ الخلفاء، ص207.

54 ابن طباطبا: الفخري، ص132–131، وانظر السيوطي: تاريخ الخلفاء، تحقيق: أحمد بن شعبان بن أحمد، مكتبة الصفا، القاهرة، 2005م، ص207.
55 السيوطي: تاريخ الخلفاء، ص207.
56 ابن طباطبا: الفخري، ص131–130.
57 المصدر السابق، 131.
58 يقول السيوطي: "وفي سنة خمس وأربعين كان خروج الأخوين محمد وإبراهيم ابني عبدالله بن الحسن بن الحسن بن علي بن أبي طالب. فظفر بهما المنصور، فقتلهما، وجماعة كثيرة من آل البيت.." (السيوطي: تاريخ الخلفاء، ص207).
59 المقريزي: خطط المقريزي، جـ1، ص115، وللمزيد عن رغبة الخلفاء ردم، وإغلاق خليج أمير المؤمنين، انظر أيضا، شحاتة عيسى إبراهيم: القاهرة، ص31 .
60 المقريزي: المصدر السابق، ص115. وللمزيد، انظر أيضا: ابن زولاق: فضائل مصر وأخبارها، ص56. وقد نقل المؤرخ المصري ابن ظهيرة وهو من مؤرخي القرن العاشر الهجري/ السادس عشر الميلادي، هذه الرواية كما أوردها ابن زولاق بالنص، انظر ابن ظهيرة: الفضائل الباهرة، ص113.
61 ابن زولاق: فضائل مصر وأخبارها، ص56.
62 ا لمقريزي: الخطط، جـ1، ص115
63 المصدر السابق، ص115.
64 عبدالصبور شاهين: مصر في الإسلام، ص166.
65 عبدالصبور شاهين: مصر في الإسلام، 166. وعن رغبة بعض الخلفاء ربط البحرين مباشرة، يقول جورجي زيدان: "وربما فكر فيه غيره (أي غير هارون الرشيد) من ملوك المسلمين، ولم يخرجوه إلى حيز الفعل.." (للمزيد، انظر عبدالصبور شاهين: المرجع السابق، ص166).
66 ابن زولاق: فضائل مصر، ص56. هكذا ورد النص في رواية ابن زولاق عن نزول الحجاج بالفسطاط من ساحل تنيس، ولعل الفسطاط هنا يقصد بها الخيمة، وليس المدينة التي كان قد شادها عمرو بن العاص= بعد الفتح العربي لـ"أرض مصر"، إذ لا علاقة البتة بين كل من بلدة تنيس (في شرق الدلتا) ومدينة الفسطاط عاصمة البلاد من ناحية المجاورة. وقد نقل المؤرخ المصري ابن ظهيرة هذه الرواية كما أوردها أبو الحسن ابن زولاق بالنص (انظر ابن ظهيرة: الفضائل الباهرة، ص113). بلدة تنيس: ومن المعروف تقع ضمن أقاليم شرق الدلتا، وهي حاليا واحدة مدن محافظة الشرقية. وكانت تشتهر بنوع من القماش المشهور، الذي حمل اسم هذه المدينة، وهو "القماش التنيسي".
67 عبدالصبور شاهين: مصر في الإسلام، 166.
وعن فكرة المخاوف من جانب بعض الخلفاء من وجود هذا الخليج المصري، أو حتى من فكرة الربط بين كل من "البحر الأحمر" و"البحر المتوسط"، يقول الدكتور عبدالصبور شاهين: "والذي خاف منه خلفاء المسلمين هو ما حدث تقريبًا بعد ثلاثة عشر قرنا، وبعد حفر قناة السويس، فقد دخل الانجليز لاحتلال مصر عن طريق القناة بعد أن طلب أحمد عرابي من ديلسبس ردمها، ولكن المهندس الفرنسي طمأنه، ووعده بعدم دخول أي جندي القناة من ناحية بورسعيد. ولكن الخطة الاستعمارية رأت ضرورة ضرب الجيوش الانجليزية عن طريق القناة..وكانت بداية الاستعمار عام 1882م.." (عبدالصبور شاهين: المرجع السابق، ص167).

ثانياً:
حفر وافتتاح القناة

العمالة وحفر القناة.

د. راضي جودة

حفل افتتاح قناة السويس للملاحة البحرية 1869م.

د. قمرات السيد محمود إبراهيم

العمالة وحفر قناة السويس

دكتور/ راضي محمد جودة

عضو مجلس إدارة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية

باحث أول بدار الوثائق المصرية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

" وَقُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَى عَالِمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُم بِمَا كُنتُمْ تَعْمَلُونَ "[1]

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على أشرف الخلق سيدنا محمد، وعلى آله وصحبه، ومن تبعهم بإحسان إلى يوم الدين.

موقع برزخ السويس

إذا نظرنا إلى خريطة العالم القديم، لوجدنا نطاقا صحراويا عريضا ما بين خطى عرض 30 و15 شمالى خط الاستواء، ويمتد في أفريقيا وغرب آسيا ويفصل هذا النطاق الصحراوي بين أهم مركزين من مراكز تكتل السكان في حوض البحر المتوسط وأوروبا شمالا، وشبه القارة الهندية وما يليها من أقاليم الشرق الأقصى جنوبا بشرق.

غير أن يد الطبيعة قد شقت ذراعين مائيين في جسم هذا النطاق الصحراوي، هما الخليج العربي والبحر الأحمر، وهذان الذراعان يكادان يلتقيان بذراع مائي ثالث يتجه في اتجاه شرقي غربي هو البحر المتوسط. وقد تركت الطبيعة برزخا ضيقا بين البحرين المتوسط والأحمر، التقى فيه البران الأسيوي والأفريقي، وتقابل البحران المتوسط والأحمر، ومن ثم كانت هذه المنطقة التي تعرف ببرزخ السويس هى ملتقى البرين ومفرق البحرين. ومن ثم أيضا كانت أهميتها الفريدة ليس بالنسبة لتاريخ مصر فحسب، بل بالنسبة لتاريخ الانسانية جميعا[2].

وبذلك تمتد منطقة برزخ السويس من خليج الطينة شمالا على البحر المتوسط ومدينة السويس في الجنوب على رأس خليج السويس.

فرمان الامتياز الثاني 5 يناير 1856 [3]

يتكون عقد الامتياز الثاني من ثلاث وعشرين مادة، أما قانون الشركة الأساسي فيتكون من ثمان وسبعين مادة[4] نصت المادة الثانية منه (للشركة أن تقوم بالأعمال المكلفة بها وتحت إشرافها المباشر أو بأن تعهد إلى المقاولين وفى أية حالة تختارها من الحالتين المذكورتين يجب أن يكون على الأقل أربعة أخماس العمال المستخدمين في الأعمال المذكورة من المصريين)[5].

وهى مادة استطاع ديلسبس أن يجعل منها بعقليته الأساس لنظام السخرة في حفر القناة، حيث تمكن في 20يوليو 1856م من صياغة هذه المادة في لائحة استخدام العمال المصريين في أشغال قناة السويس والمكونة من 11مادة والتي مثلت المادة الأولى أخطرها والتي نصت على(تقدم الحكومة المصرية العمال الذين سيعلمون في أعمال الشركة تبعا لطلبات كبير مهندسي الشركة وطبقا لاحتياجات العمل)[6] في الوقت الذي تجنب فيه ذكر لفظ السخرة وهى بذلك تثقل كاهل الشعب المصري، كما أنها لم تحدد عدد العمال الذين تستعملهم في مواقع العمل، بل تركت الأمر بيد كبير مهندسي الشركة الذي كان يفضل مصالح الشركة على مصالح الشعب المصري[7].

وعلى الرغم أن تلك اللائحة قد صيغت بكيفية توحي بأن الفلاحين والعمال الخاضعين لها سيلقون قدرا من الرعاية والخدمات والأجور، إلا أن الحقائق التاريخية قد أثبتت أن هذه اللائحة حتى بهذا القدر الضئيل من الضمانات لم يكن لها أى حظ من التطبيق الفعلي بل على العكس.

وفي حقيقة الأمر أن الشركة جعلت من هذا البند سلاحا أشهرته في وجه الحكومة المصرية وفرضت السخرة على المصريين وبموافقة سعيد باشا كما سنرى.

من أين أتت الشركة بالعمال للعمل في الحفر؟

في بداية الأمر وضع ديلسبس إعلانا كاذبا باللغة العربية دعا فيه المصريين إلى ساحات الحفر، ووعدهم بالكسب الوفير فذكر أن الشركة قد أنشأت قرى لسكنى العمال، وأنها أقامت في كل منها مسجدا يقيمون فيه شعائرهم الدينية، وقرر أن ماء الشرب متوفر، وحدد لهم الأجور فجعلها على أساس إنتاجهم وليس على أساس عدد الأيام التي يقضيها العامل

في الحفر، وذهب إلى أن أجر العامل سيتراوح بين ستة قروش وثمانية قروش في اليوم. كما أبان في إعلانه أن هناك فرصة أمام العمال المجدين لزيادة أجورهم إذا ضاعفوا جهودهم في أعمال الحفر. وأوضح لهم طرق المعيشة في جهات البرزخ وترك للعمال حرية شراء ما يروق لهم من مخازن المقاول بالأثمان المحددة في التسعيرة أو من الباعة المتجولين. واختتم ديلسبس الإعلان بقوله إنه حرم على الرؤساء الأوروبيين مهما كانت مناصبهم أو درجاتهم ضرب الفلاحين أو إساءة معاملتهم، وقد طبع من هذا الإعلان ثلاثة آلاف نسخة وزعت في المدن والقرى، وألصقت نسخ منه على أبواب المساجد ومحطات السكك الحديدية وأقسام البوليس والأسواق والشوارع الآهلة بالسكان كما علقت نسخ منه في ساحات الحفر المختلفة[8]. وبالرغم من ذلك وغيرها من الدعاية إلا أن ديلسبس فشل في جذب العمال للعمل وفق الطريقة الاختيارية الحرة.

ونتيجة لفشل المرحلة الأولى بدأت مرحلة السخرة اعتمادا على نص المادة الثانية من فرمان الامتياز الثاني سالف الذكر، ونتيجة لضغط ورجاء ديلسبس لسعيد باشا فقد أصدر سعيد باشا أوامره لمديري الأقاليم في الوجهين البحري والقبلي لحشد عمال السخرة بحيث يصل عددهم في نهاية 1861 إلى خمسة عشر ألف رجل على أن يزداد هذا العدد خلال الشهور التالية إلى خمسة وعشرين ألف مصري وذلك بالإضافة إلى جموع أخرى من العمال وعد سعيد باشا بأن يبعث في طلبها من أقاصي الصعيد[9].

وقد بلغ عدد المصريين الذين أكرهوا على الحفر خلال عام 1862وهى السنة التي شاهدت أكبر شاهدت أكبر حشد آدمي في تاريخ الشركة- ربع مليون مصري، وهو عدد رهيب بالنسبة لتعداد مصر الذي بلغ في تلك السنة 4,833,000 نسمة[10].

وكانت أفواج العمال يتتابع قدومها شهرا بعد شهر مجتازة في طريقها إلى البرزخ وعودتها منه الوجه القبلي والوجه البحري، وأشرف موظفو الحكومة المصرية على جمع العمال وإرسالهم ومرافقيهم. وكان يصحبهم أيضا أحد ضباط الشرطة من المديرية التي يقدمها الفوج حتى يتم وصولها إلى الزقازيق حيث يتم تسليم الأنفار إلى مندوب شركة القناة هناك.

وكان سفر عمال الوجه القبلي يتم بالسفن النيلية إلى القاهرة ومنها بالسكك الحديدية إلى بنها والزقازيق[11]- نهاية الخط الحديدي آنذاك- ومن هناك يسافرون زمرا إلى ساحات الحفر في برزخ السويس سيرا على الأقدام تحت الحراسة المشددة وكانوا يقطعون المسافة في أربعة أيام. أما عمال الوجه البحري فكانوا يسافرون إما بالسكك الحديدية وإما في السفن

النيلية حتى يصلوا إلى الزقازيق ومنها إلى ساحات الحفر سيرا على الأقدام[12].

ويقوم مندوبو الشركة في الزقازيق بعملية فرز العمال فيستبعدون العمال هزيلي الأجسام ويأخذون الشبان الأقوياء الأصحاء ويوقعون إقرارا بتسليم السخرة ويذكرون فيه عددهم ثم يرسل الإقرار إلى مدير المديرية التي وفد منها أفراد الفوج ثم تصدر الأوامر للفوج باستئناف السير إلى ساحات الحفر بالبرزخ سيرا على الأقدام وكان يسير في مقدمة الفوج عدد من الجمال تحمل أمتعة العمال وزكائب تحوي مأكلهم وقلل الماء. ثم يسير العمال في خط طويل خلف الجمال[13].

وكان العمال يصلون إلى ساحات الحفر منهوكي القوى بعد هذا السفر الطويل الشاق والتي تنوعت وسائله. وهناك تبدأ عملية فرز أخرى بعد عملية الفرز التي تمت في الزقازيق. فيقسم رجال الشركة العمال إلى فريقين: فريق قوى وفريق أقوى ويعطي كل عامل من الفريق القوى قفة يضع فيها الأنقاض التي تتخلف من عملية الحفر ثم يحملها ليقي بمحتوياتها بعيدا عن مجرى القناة في المكان الذي تحدده الشركة. أما عمال الفريق الأقوى فيعطى كل منهم فأسا يضرب بها الأرض لحفر القناة ويهبط في الأرض إلى أن يبلغ في حفرها العمق المطلوب. وقبل أن يشرع العامل في عمليات الحفر كان يخلع جلبابه الأزرق ويلقي به جانبا على الأرض وبجواره قلة الماء يشترك معه فيها عدد من زملائه[14].

وتؤكد الوثائق أن كل مديريات مصر شاركت في حفر قناة السويس في الوجهين القبلي والبحري[15]، وقد اجمعت الدراسات أن الحشد الآدمي في ساحات الحفر في برزخ السويس كان لا يقل عن عشرين ألف رجل طوال عام 1862. فالباب العالي أعلن أن عمال السخرة في البرزخ بلغت ستين ألف شهريا. وهذه العمالة قد استبعدت من مزارعها[16].

ومن الجدير بالذكر أن ديليسبس حصل على حق الامتياز الأول في 30 نوفمبر والثاني 5 يناير -1865 كما مر بنا- إلا أن الحفر بدأ في 25 إبريل 1859 رغم تضمن عقدي الامتياز شرطا حتميا هو ضرورة تصديق السلطان العثماني على العقد قبل البدء في تنفيذ عمليات الحفر، وقد بذل دي لسبس محاولات مضنية طيلة الفترة من 1858-1855م في القسطنطينية وباريس ولندن وغيرها في سبيل صدور الموافقة ولكنه عجز عن ذلك بسبب معارضة انجلترا وضغطها على الباب العالي لرفضه فتغاضي دى لسبس عن هذا الشرط[17] وجرت أعمال الحفر بدون التصريح من الباب العالي حيث أقيم حفل متواضع ايذانا بالبدء في الحفر، وقد شهد الحفل جمع من مستخدمي الشركة والمقاول العام وفريق من العمال بلغ عددهم في ذلك اليوم نحو 100 عامل جئ بهم من دمياط والنواحي القريبة منها. وألقي دى

لسبس الخطاب الآتيلله باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وطبقا لقرارات مجلس إدارتها نضرب أول معول في الأرض التي ستفتح أبواب الشرق لتجارة الغرب وحضارته. إننا هنا مجتمعون تحدونا فكرة واحدة هي فكرة الإخلاص لمساهمي الشركة ولصالح منشئها وراعيها العظيم الأمير محمد سعيد"[18] وبدأ الحفر من جهة الشمال(الفرما) لا من جهة الجنوب في السويس حيث يوجد بها منشآت الحكومة المصرية والشركات الملاحية البحرية التي تمتاز بكثرة السكان وسهولة تدبير مياه الشرب، وذلك لعدة أسباب وهي:

1- بعد ذلك المكان وعزلته عن عيون رجال القنصلية البريطانية وغيرهم من معارضي المشروع.

2- هذه البقعة أكثر قربا لأوروبا، بحيث أن كل الآلات والمعدات والمهمات التي تستوردها الشركة تأتي بها من أوروبا وتفرغها السفن في الإسكندرية أو دمياط أو عند الساحل القريب من منطقة الحفر تجاة بورسعيد، على العكس من منطقة السويس التي كانت بعيدة، إذ ان الشركة سوف تكون مضطرة لإعادة نقل تلك المعدات والآلات إلى القاهرة ومن ثم إلى السويس، وذلك يؤدي إلى زيادة النفقات، وتأخر العمل، فضلا عما تتعرض له تلك البضائع في أثناء نقلها من عمليات السرقة أو التلف[19].

الأحوال المعيشية للعمال المشاركين في الحفر.

عانى العمال المصريين معاناة شديدة خلال الحفر في أحوال قاسية بصفة خاصة في صحراء بلا ماء وتحت شمس حارقة وبدون أية مساعدات ميكانيكية ملائمة، وكان العمال يسحبون سيرا على الأقدام إلى بور سعيد ربط بعضهم الى بعض كالجمال أو مثل قطعان العبيد في افريقيا والتي يسوقها الى سوق العبيد، ولم يكن العامل يشتغل إلا تحت إكراه المشايخ، وكان الشيخ يمسك في يده طوال النهار بالكرباج، وكان العامل يشتغل في عمليات الحفر لمدة شهر واحد يسمح له بعد انتهائه بالعودة إلى قريته. وكانوا بدون استثناء تقريبا يغادرون البرزخ بمجرد انتهاء المدة المفروضة عليهم بل كثيرون منهم كانوا يتحينون الفرص للهرب ولما لم يمض عليهم بضعة أيام في ساحات الحفر على الرغم من الرقابة الدقيقة التي فرضتها عليهم الحكومة حتى ضجت الشركة بالشكوى من تعدد حوادث الهرب[20].

ولم تقف عمليات الحفر خلال أشهر رمضان، فكان العمال ينامون نهارا ويحفرون القناة ليلا على أضواء المشاعل[21].

واستغرق الحفر عشر سنوات بدل من ستة أعوام حسب التقدير الأصلي وذلك بسب

الصعوبات الكثيرة والتي في مقدمتها المناخ والأوبئة[22].

وكانت مناطق الحفر في برزخ السويس صحراء جرداء، فكان معمول العمال في الشرب على آبار يحفرونها بأيديهم ويستخرجون منها الماء بالدلاء، وكان عليهم أن يزرعوا قطعًا بمن الأرض بشيء يأتدمون به، وكان في الغالب الفجل أو الكرات.

ولذا مات الآلاف من المصريين عطشًا في ساحات الحفر وفشلت الشركة في توفير ماء الشرب خلال السنوات الأربع الأولى لأنها بدأت في حفر قناة السويس قبل أن يشرع في حفر ترعة الماء العذب كما كان مقررًا. واعتمدت على وسيلة بدائية هي ماء الآبار تنقلها الجمال إلى العمال.

وهكذا كانت الشركة تزعم للرأي العام الأوروبي أن نظام السخرة هو النظام الوحيد الذي عرفه الشرق لتنفيذ الأعمال العامة على طول تاريخه.

هذا بالإضافة إلى تدني أجر العمال المصريين فقط بلغ أجر العامل في اليوم 25 سنتيمًا وهو مبلغ يقل عن القرش صاغ وكان هذا الأجر اليومي غذاءه وكساءه وأحيانًا كانت الشركة توزع على كل منهم رغيفًا واحدًا في اليوم يخصم ثمنه من أجرته[23]. كما كان المقاول يخصم ما يشاء في نظير العقوبات، وبذلك كانوا يجعلون العمال رغم هذا الشقاء مدينين لهم دائمًا وكان عليهم أن يسددوا هذه الديون بالعمل زيادة عن المقرر مما جعل بعضهم يعمل إلى التاسعة أو العاشرة ليلاً.

وانتشرت الأوبئة بين العمال المصريين وفتكت بهم فتكا ذريعا. وكان في مقدمتها التيفود والكوليرا والحمى الراجعة[24] والجدري ووالنزلات الشعبية وأمراض الكبد غيرها[25].

وبلغ حجم ضحايا السخرة أكثر من 120 ألف من عمال وفلاحي مصر، وأن الذين شاركوا في الحفر يزيد عن المليون ونصف المليون فلاح من حميع مديريات ومحافظات مصر[26].

موقف الخديو من مسألة السخرة.

كانت قناة السويس من أول المسائل السياسية التي واجهت اسماعيل بعد توليه حكم مصر في 18يناير 1863 فقد اتجه اسماعيل إلى تعضيد المشروع بكل قوته، ولكن هالته فداحة المزايا التي نالتها الشركة في عقدي الإمتياز فسعى إلى تخفيفها. ومما يؤثر عنه قولهللّه إني أريد أن تكون القناة لمصر، لا أن تكون مصر للقناة"[27].

كان اعتراضه على أربعة من شروط الإمتياز، وهي تعهد الحكومة المصرية بتقديم العمال، وملكية شركة قناة السويس لترعة المياة العذبة، وملكية الشركة الاراضي التي تحتاج

اليها المشروع، نزع ملكية الأطيان المملوكة للأفراد إذا احتاجت اليها الشركة[28].

وبالفعل عندما ازداد الخلاف بين الخديو إسماعيل وشركة قناة السويس وممثلها ديليسبس للتخلص من السخرة في القناة وصل الخلاف في النهاية إلى تحكيم نابليون الثالث امبراطور فرنسا الذي حكم بأن تدفع مصر مبلغ 84مليون فرنك كتعويض للشركة مما يوازي 3ملايين و360 ألف جنيه استرليني مقابل إلغاء السخرة وتنازل مصر أيضا عن كل حق لها في ترعة المياه العذبة إلى جانب 100 فدان من أجود الأراضي الزراعية على الضفة الغربية لقناة السويس[29].

موقف انجلترا من السخرة

عارضت انجلترا مشروع قناة السويس منذ البداية ليست لأسباب فنية هندسية، كاستحالة شق قناة في منطقة برزخ السويس، وإنما لأن هذا المشروع فرنسي في الأساس وأنها لها مشروع آخر في مصر هو مشروع خط السكك الحديدية.

وكان لموقف بريطانيا هذا أثره على موقف النمسا حيث دفعها إلى تغيير موقفها من المشروع بعد أن كانت تؤيده وتسانده وتبذل جهودها الدبلوماسية في كل مكان من أجل الحصول على تصديق السلطان على عقد الامتياز، فقد أعلنت أنها تلتزم في هذه المرحلة سياسة التريث والتحفظ، وعلى الرغم من محاولات دي ليسبس لدى الحكومة النمساوية إلا أنه لم يفلح، لأن بول وزير خارجيتها أبلغة أن النمسا لا ترغب في اقحام نفسها في هذا الصراع السياسي الا بعد ان تصل الدول الكبرى الى اتفاق فيما بينها بخصوص المشروع[30].

وهدفت انجلترا من معارضتها للسخرة لم يكن دافعه الرحمة أو الشفقة بعمال مصر وفلاحيها الذين يعانون من عذاب ومراة السخرة بل النيل من فرنسا وتجريحها وتلويث سمعتها وفي نفس الوقت كانت الامبراطورية في حاجة مساسة جدا في ذلك الوقت إلى تسخير الأيدي المصرية لإنتاج القطن المصري، فالعالم في ذلك الوقت في مجاعة قطنية نشأت نتيجة اندلاع الحرب الأهلية الأمريكية(1865-1861)، وترك الفلاح الأمريكي لأرضه وبالتالي نقص محصول القطن الذي كان يدير آلات مصانع النسيج في بريطانيا. وهكذا فإن عدم ترك الفلاحين المصريين لأراضيهم يسقضي على مشكلة بطالة عمال النسيج التي أطلت وهددت الاقتصاد البريطاني[31].

العمالة الأجنبية وحفر القناة

في الواقع كان استخدام العمال الأوربيين في أول الأمر وعلى نطاق واسع ضربا من المستحيلات للشركة بعد تأسيسها للأسباب التالية:

-1 الأجور التي يتقاضاها العمال الأوربيون في سبيل الاغتراب والعمل في الصحراء أجور عالية ترهق ميزانيتها المتواضعة وقت تنفيذ المشروع.

-2 إنتاجية العامل الأوروبي منخفضة مقارنة بالعامل المصري.

-3 لم يعتاد العمال الأوروبيين العمل في المناخ الحار، وكانوا يتعرضون للأمراض بسبب هذا الجو[32].

-4 امتاز العامل بالجلد والصبر وقوة التحمل للعمل المتعب[33].

-5 اختلاف عادات العمال المصريين عن عادات العمال الأوربيين فنجد الأولين تعودوا على التقشف والقناعة؛ بينما نجد في الآخرين ميلا إلى الإفراط في الخمور ونزوعا إلى الملذات والنسائيات وانكبابا على لعب الميسر[34].

وبعد إلغاء السخرة في 15مارس 1864 استلزم الأمر عدد كبير من العمال الفنيين الذين يعملون على الكراكات والمعدات الميكانيكية وعمال الحفر من الأجانب أما عمال الحفر فكانوا غالبيتهم من العرب الذين جاءوا للعمل بإرادتهم، وخاصة بعد انتهاء الحرب الأهلية الأمريكية 1865 وانخفاض أسعار القطن المصري انخفاضا كبيرا، ويؤكد ذلك الوثائق العديدة ومنها تقرير محافظ القناة اسماعيل حمدي بك أن أعمال الفحت في رمال القناة أكثر الشغالة فيها من أبناء العرب، أما الأوربية وغيرهم من الأجانب فهم قلة بالنسبة للأول[35].

ومنها أيضا الصدام الذي حدث بين العمال الفرنسيين والعمال اليونانيين حيث أن بعض العمال الفرنسيين دخلوا محل بقال يوناني ليلا ويريدون شراء الخمر وهم في حالة سكر فامتنع البقال اليوناني من إعطائهم الخمر فحطموا له المحل بما فيه وانضم إلى صاحب المحل اليونانيين وانضم الفرنسيون للعمال السكارى وتؤكد الوثائق تدخل محافظ القناة بنفسه لحل المشكلة التي اشترك فيها حوالي 500 شخص والتي نتج عنها حدوث إصابات من الجانبين[36].

وكان معظم هؤلاء الأجانب جاءوا من جنوبي شبه الجزيرة الايطالية ومن اليونان وفرنسا والنمسا، وكان الأجانب آنذاك لا يخضعون للقضاء المصري، ونتيجة لذلك أصبحت شركة القناة بأراضيها قد تحولت إلى مستعمرة فرنسية تحظى برعاية فرنسية وكأنها دولة داخل الدولة [37].

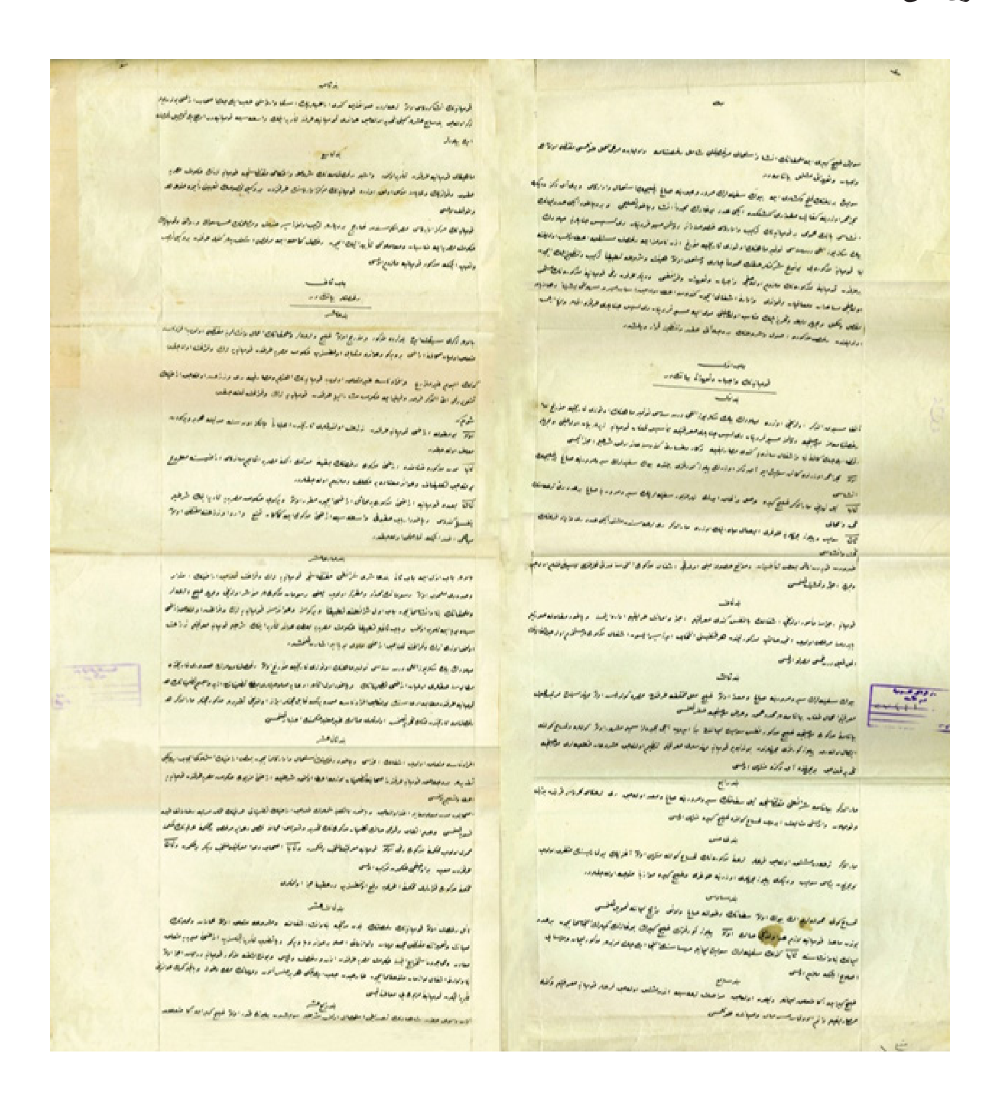
وهكذا وفد إلى مصر أعداد غفيرة من العمال الأجانب بعد إلغاء السخرة فاضطرب الأمن وكثرة الحوادث والقتل والسطو وغيرها من المشاكل وتعج الوثائق بحالات عديدة تعبر عن ذلك منها وصف محافظ الاسكندرية العمال الايطاليين الذين وفدوا إلى مصر في أكتوبر 1865 بأنهم من سفلة الناس حسب نص الوثيقة[38]. وأكدت وثائق شركة القناة المحفوظة بشركة القناة والمتعلقة بالأمن إلى وجود اضطرابات كثيرة في ساحات الحفر ببرزخ السويس في أعقاب تدفق العمالة الأوروبية هناك، وقد أكدت الدراسات أنه بالرغم من التصريحات العامة المتعارضة للشركة، فأنه يكاد يظهر العنف يوميا في البرزخ، اذ تعكر المشاجرات والصراعات العنيفة التي تنفجر غالبا لأسباب تافهة. وتذكر نتالي وبعد توقف إرسال قوافل عمال السخرة قام خليط من الجنسيات المتعددة في العمل بتعمير ورش خليج السويس بينما كان معظم عمال الحفر من المصريين أو السوريين، أما العمال المتخصصين من بنائين ونجارين وحدادين وعمال الضبط والميكانيكين، فقد تم اختيارهم من ايطاليا ومن شمال بحر الأدرياتك، ويشكل اليونانيون طاقم ملاحي الجرافات والزوارق المتنوعة، وليس نادرا أن تتحول ورش قناة السويس إلى ميادين قتال يتصارع فيها عمال من أصول مختلفة[39].

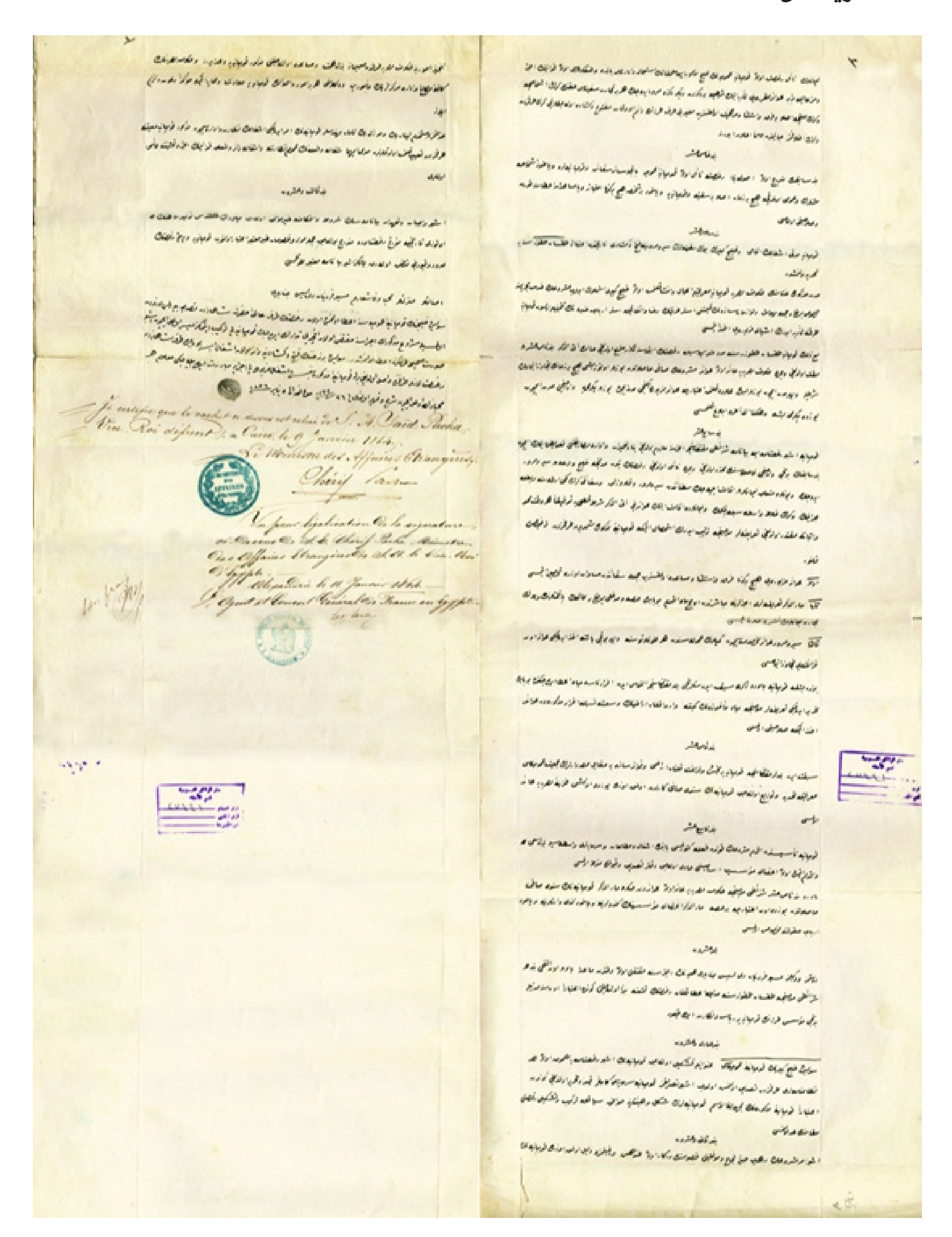
ورغم أهمية القناة لمصر والمصريين إلا أنها سببا في موت الآلاف من المصريين وتكلفت مصر الملايين من أجل افتتاحها بل أنها كانت السبب في احتلال انجلترا عام 1882ذلك الاستعمار الذي عطل تنمية البلاد ما يقرب من 73 عام إلى أن تم تأميمها في عهد الرئيس الراحل جمال عبد الناصر في 26 يوليو 1956.

الملاحق

ملحق رقم(1)

عقد الامتياز الثاني في 5 يناير 1856م وتكون من 23مادة وقانون الشركة الاساسي مكون من 78 مادة.





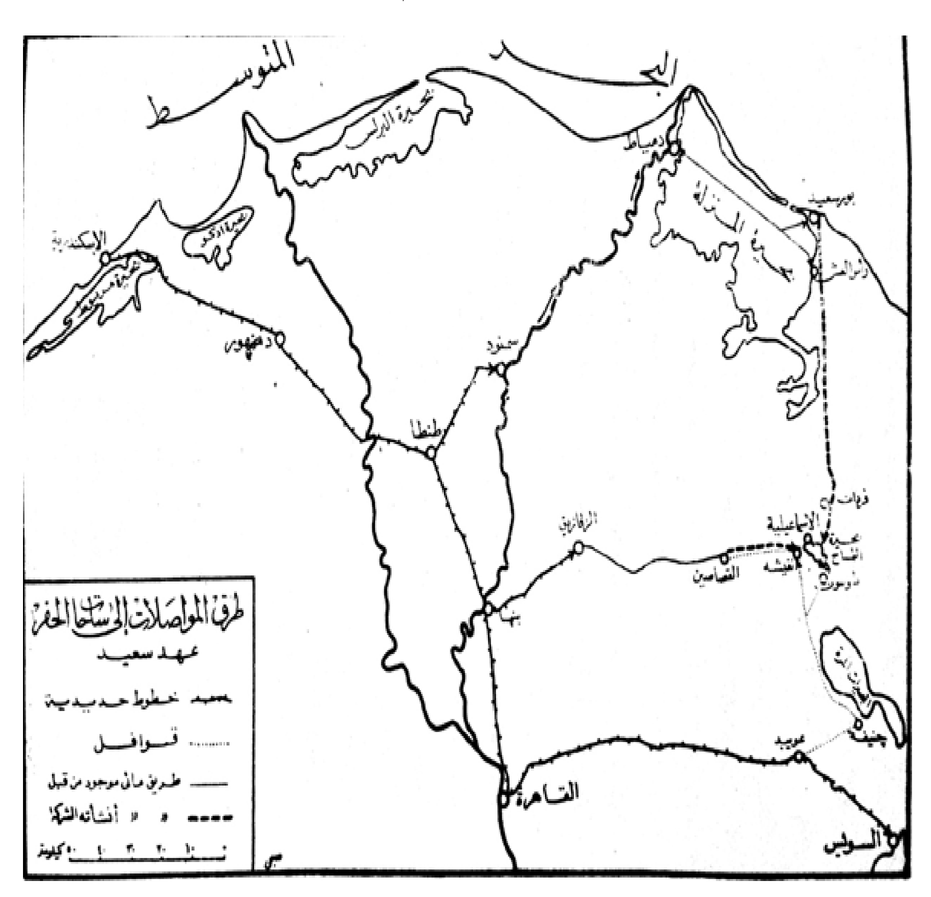
Je certifie que le cachet ci dessus est celui de S. A. Saïd Pacha Vice Roi défunt. Caire, le 9 Janvier 1864.
Le Ministre des Affaires Etrangères
Chérif Pacha

Vu pour légalisation de la signature [illegible] Chérif Pacha Ministre des Affaires Etrangères de S. A. le Vice Roi d'Egypte.
Alexandrie le [illegible] Janvier 1864.
L'Agent et Consul Général de France en Egypte
[illegible]

المصدر: دار الوثائق القومية،

.European Archives: Suez Canal 1816 - 1916

ملحق رقم (2)



المصدر: عبد العزيز الشناوي، السخرة، ص144

ملحق(3)
لائحة استخدام العمال المصريين في أشغال قناة السويس

نحن محمد سعيد باشا والي مصر:

رغبة منا في ضمان تنفيذ الأعمال الخاصة بقناة السويس البحرية، ولضمان حسن معاملة العمال المصريين الذين سيستخدمون هناك، وفي نفس الوقت لمراعاة مصالح المزارعين والملاك والمقاولين الوطنيين، نقرر بموافقة المسيو فرديناند دي ليسبس بصفته رئيسا مؤسسا للشركة العالمية لتلك القناة ما يأتي:

المادة الأولى: تقدم الحكومة المصرية العمال الذين سيعلمون في أعمال الشركة تبعا لطلبات كبير مهندسي الشركة وطبقا لاحتياجات العمل.

المادة الثانية: تقرر أجور العمال بمثل متوسط الأجور التي تدفع في أعمال

الغير، أي بمبلغ يتراوح بين قرشين ونصف قرش وبين ثلاثة قروش اليوم، بخلاف الجراية التي تصرف له من قبل الشركة ويقدر ثمنها بقرش صاغ واحد. العمال الذين يقل عمر كل منهم عن اثني عشر عاما تكون أجورهم قرشا صاغا واحدا للفرد، ولكن تصرف لكل منهم جراية كاملة.

تصرف الجراية يوميا أو كل يومين أو ثلاثة أيام مقدما، وأذا طلب عمال أن تصرف لهم قيمة الجراية نقدا فإن الشركة تدفع لهم قيمة الجراية إذا تأكدت أنه في استطاعتهم تدبير غذائهم بأنفسهم.

تصرف أجور العمال نقداً في نهاية كل أسبوع، ومع ذلك فالشركة لا تصرف خلال الشهر الأول إلا نصف الأجر حتى يتجمع لكل عامل مبلغ احتياطي قدره أجر خمسة عشر يوما. ويبقى هذا الاحتياطي بخزانة الشركة كضمان لعدم ترك العمل، وبعد ذلك تصرف الأجور كاملة للعمال.

وعلى الشركة ان تقدم للعمال المياه الصالحة للشرب بكميات وافرة لكافة استعمالاتهم .

المادة الثالثة: لا تزيد المقطوعية المفروضة على العامل في الحفر عن المقطوعية المحددة له بمصلحة الطرق والكباري بمصر والتي سبق تطبيقها في تنفيذ مشروعات الري الكبرى في السنوات الأخيرة.

المادة الرابعة : أعمال البوليس في ساحات الحفر يقوم بها ضباط الحكومة ورجالها تحت أوامر وطبقاً لتعليمات رؤساء المهندسين بالشركة وطبقاً للائحة خاصة تعرض علينا لاعتمادها.

المادة الخامسة: كل عامل لا يقوم بإنجاز نصيبه يخصم جزء من أجره على ألا يتجاوز الخصم ثلث أجره اليومي، ويكون الخصم مناسباً للجزء الناقص من عمله.

كل عامل يهرب يفقد لهذا السبب وحده أجر الخمسة عشر يوماً المحفوظ له لدى الشركة، وتدفع المبالغ المتجمدة لدى الشركة بهذا السبب لحساب المستشفى الذي سنتكلم عنه في المادة التالية. كل عامل يخل بالنظام في ساحة الحفر يخصم منه كذلك أجر الخمسة عشر يوماً، كما يجوز فضلا عن ذلك الحكم عليه بغرامة تضاف لحساب المستشفى أيضاً.

المادة السادسة: تلزم الشركة بإسكان العمال سواء تحت خيام أو في عنابر أو في بيوت ملائمة. ويجب عليها إنشاء مستشفى ومراكز إسعاف للعمال وتزود بالموظفين والأدوات اللازمة لعلاج المرضى على حساب الشركة.

المادة السابعة: مصاريف انتقال العمال وعائلاتهم من مكان سفرهم حتى وصولهم إلى ساحات العمل تكون على حساب الشركة.

ويدفع لكل عامل مريض سواء كان بالمستشفى أو في مراكز الإسعاف أجر قدره قرش ونصف القرش طوال المدة التي يكون فيها غير قادر على العمل وذلك فضلا عن العناية الطبية التي تتطلبها حالته.

المادة الثامنة: الصناع الفنيون مثل البناءين والنجارين ونحاتي الأحجار والحدادين ومن إليهم تحدد أجورهم على أساس الأجر الذي تدفعة لهم الحكومة عادة عن مثل هذه الأعمال في أشغالها وذلك خلاف الجراية أو ثمنها.

المادة التاسعة: إذا استخدم العسكريون الذين في الخدمة في تنفيذ الأعمال تدفع لهم الشركة مكافأة ممتازة ، مرتباً عادياً مضافا إليه بدل إقامة مساوٍ لأجر العمال المدنيين.

المادة العاشرة: على الحكومة أن تقدم للشركة بسعر التكلفة جميع المقاطف اللازمة لنقل الأتربة والأدوات، وكذا البارود اللازم لعمل الألغام لاستغلال المحاجر، ويشترط أن يقدم الطلب قبل الموعد بثلاثة أشهر على الأقل.

المادة الحادية عشر: يقوم مهندسانا لينان بك وموجل بك اللذان نضعهما تحت تصرف الشركة لإدارة وتنفيذ الأعمال بالمراقبة العليا على العمال، ويتفقان مع مدير الشركة المنتدب لتذليل الصعوبات التي قد تظهر أثناء تنفيذ ما جاء بهذا المرسوم.

حرر بالاسكندرية 17 ذي القعدة 1272

20 يوليو 1856

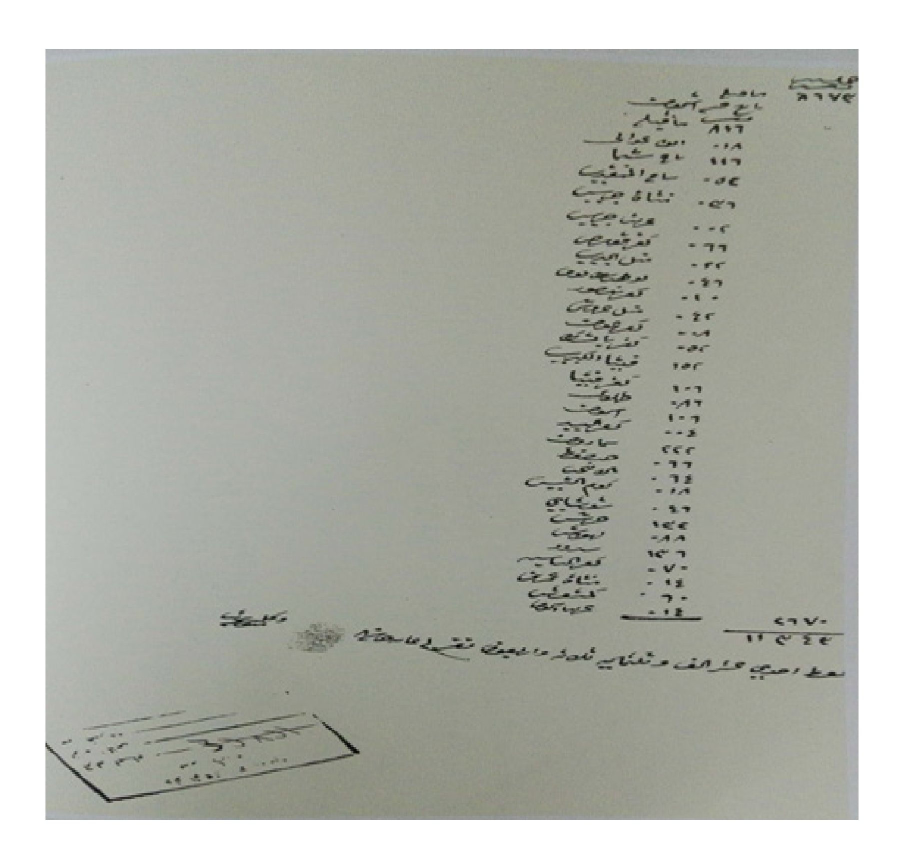
ختم الوالي

محمد سعيد

المصدر: عبد العزيز الشناوي، السخرة في حفر قناة السويس، ص 348، 349.

ملحق(4)

مشاركة أبناء مديرية المنوفية في الحفر



المصدر: دار الوثائق القومية، محافظ عابدين، محفظة 33، 5 يونية 1864م.

الهوامش :

1 سورة التوبة: آية 105.
2 محمد السيد غلاب: منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ، بحث ضمن كتاب بلادنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهرة، 1966، ص3 .
3 مواد حق الامتياز الثاني، انظر ملحق رقم(1).
4 عبد العزيز الشناوي: ما تكلفته مصر في انشاء قناة السويس، المجلة التاريخية المصرية، المجلد السادس، القاهرة،1957، ص139 .
5 عبد العزيز الشناوي وجلال يحيى: وثائق ونصوص التاريخ الحديث المعاصر، دار المعارف، الإسكندرية، 1969، ص575 –584.
6 لائحة العمال 20 يوليو 1856، انظر ملحق رقم(3).
7 Auckland Colvin , The Making of Modern Egypt, London, 1906, pp.8-9
8 عبد العزيز الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2002، ص82،83 .
9 عبد العزيز الشناوي: مرجع سابق، ص129 .
10 Charles, Hallberg,: The Suez Canal, its history and Diplomatic importance, London, 1931,P195-197 .
11 طرق المواصلات إلى ساحة الحفر، انظر ملحق رقم(2)
12 Charles, Hallberg,: op. cit. 195-197 .
13 عبد العزيز الشناوي، مرجع سابق، ص148.
14 نفسه ص149-147 .
15 انظر نموذج لمشاركة المصريين في الحفر ملحق رقم (4) مشاركة مديرية المنوفية في الحفر.
16 Charles, Hallberg,: op. cit ,P.201 .
17 عبد العزيز الشناوي: مرجع سابق، ص45 .
18 نفسه، ص51.
19 سامي صالح الصياد: الصراع البريطاني الفرنسي على مشروع قناة السويس 1869-1854، راسة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بغداد، العراق، 2006، ص210، 211 .
20 عبد العزيز الشناوي: مرجع سابق، ص148، 149 .
21 عبد العزيز الشناوي: ما تكلفته مصر، مرجع سابق، 142 .
22 مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة ، ج1، مطبعة مصر، القاهرة ، 1952، ص336 .
23 محمد صادق عقل: قناة السويس في عيدها العاشر، المجلة المصرية للعلوم السياسية، العدد 62، نوفمبر 1996، ص10 .
24 ناتلي مونتل: حفر قناة السويس المشروع والتنفيذ (1869-1859) دراسة في تاريخ الممارسات التقنية، ترجمة عباس أبو غزالة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2015، ص212،211 .

25 عبد العزيز الشناوي: ما تكلفته مصر، مرجع سابق، ص143 .
26 عبده مباشر: قناة السويس المشروع والصراع، الهيئة العامة للكتاب، 2000، ص 188 .
27 عبدالرحمن الرافعي ، عصر اسماعيل ،ج1، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000 ص94 .
28 محمد فهمي لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة، مطبعة لجنة التأليف والترجمة، القاهرة،1944، ص256.
29 عبده مباشر: مرجع سابق، ص187، 188 .
30 الوثائق الأوروبية، محفظة 11، ملف، 7، أكتوبر1858
31 عبده مباشر: مرجع سابق، ص177 .
32 عبد العزيز الشناوي: السخرة، مرجع سابق، ص14، 15 .
33 راجية أبو زيد: مدينة الإسماعيلية من النشأة إلى منتصف القرن العشرين، ط1، مكتبة الآداب، القاهرة، 2011 ص59 .
34 محافظ عابدين: محفظة 22، من محافظ السويس إلى رياض باشا، 18 شوال 1282/ 5 مارس 1866م.
35 محافظ عابدين، محفظة 33 معية تركي، ق268، جمادى آخر 1282هـ/نوفمبر1865 .
36 محافظ عابدين، محفظة 33 ، ق106، من إسماعيل حمدي بك محافظ القناة إلى مهدر دار الخديو، بتاريخ 6 ذي القعدة 1281هـ/ 13 أبريل 1865 .
37 عبد العزيز الشناوي: السخرة، مرجع سابق، ص7 .
38 محافظ عابدين: محفظة 33، دفتر تلغرافات، من محافظ الإسكندرية إلى رياض باشا، 11 جمادى الآخر 1282هـ/ أول نوفمبر 1865 م.
39 نتالي مونتل: مرجع سابق، ص213.

حفل افتتاح قناة السويس
للملاحة البحرية 1869م

د. قمرات السيد محمود ابراهيم

ممـا لا شـك فيـه أن افتتـاح قناة السـويس للملاحة البحريـة في 17 نوفمبر 1869م يعد حدثـا غايـة في الأهميـة حيث جذب إليه انتباه العالم أجمع فقد أقام الخديوي إسماعيل بهذه المناسبة حفلا أسطوريا- دام أربعين يوما كاملة- دعا إليه أباطرة وملوك وأمراء أوروبا وعلى رأسهم الإمبراطورة أوجيني(Eugenie)— زوجة نابليون الثالث إمبراطور فرنسا— وقد بلغ عدد المدعوين من ذوي المستويات الرفيعة ستة آلاف مدعو تقريبا، وشهد هذا الحفل زينات ومهرجانات وولائم خيالية تضارع في جمالها وجلالها ما أقامه الخديوي إسماعيل للسلطان العثمانـي أثنـاء زيارتـه لمصـر عـام 1863م بل وتضارع في بذخها وإسـرافها كل مـا أقامه من حفلات .

حفل افتتاح قناة السويس.

في يوم 18 أغسطس 1869م انتهى الحفر في مشروع قناة السويس الذي استغرق تنفيذه عشـر سـنوات حيث تلاقت مياه البحرين المتوسـط والأحمر بعد استخراج 74 مليون متر من الرمال، وبعد أن انتهت هذه الأعمال أخذت السلطات المصرية في الاستعداد لحفلات افتتاح القناة حيث سـافر نوبار باشـا ناظر الخارجية إلى باريس للتشـاور مع فرديناند دي لسـبس حـول الترتيبـات النهائيـة لبرنامـج الاحتفال، الذي أرسـل إلى الخديوي فأضـاف إليه بعض التعديـلات كان مـن بينهـا البدء باحتفال ديني ابتهاجا بافتتاح القناة في بورسـعيد والتماسـا للبركـة، وكـذا تخصيـص يوم 18نوفمبر 1869م وهو اليوم الثاني للاحتفال لأهل مصر ومن يحضر كذلك من أهالي السودان لمشاهدة الضيوف والترحيب بهم في الإسـماعيلية[1].

ومـن الجديـر بالذكر أن الخديـوي إسـماعيل أراد أن يجعل من هذا الافتتاح فرصة يطلع من خلالها ملوك وأباطرة وأمراء أوروبا على ما أسماه بالنهضة التي شملت مصر في عهده، وظهـر هـذا الهدف جليا من خلال الدعـوة التي وجهها الخديوي للملكة فكتوريا((Victoria 1328 –1252)هـ /–1837 1910م) ملكة إنجلترا حيث جاء فيها على لسان الخديوي" أنه يسـره أن تلبي هي ومن ترى دعوتهم من الأسـرة المالكة حفل الافتتاح" وستلمسـون في مصر الـتي هـي في الطريـق إلى أملاككـم في الهند والشـرق مدى ما أحرزته مصـر من تقدم مادي ومعنوي"[2]، كما أراد الخديوي من وراء فخامة هذه الاحتفالات أن يظهر عظمته وثروته التي

لا حد لها فيبهر بذلك عيون ممثلي أوروبا ويرفع شأن مصر في أعين الجميع، لذا فقد سافر بنفسه لدعوة الملوك والأمراء والعظماء لحضور حفلة الافتتاح التاريخية[3].

وقبل الدخول في تفاصيل هذا الافتتاح لابد من طرح هذا السؤال وهو كيف استعدت مصر لاستقبال هذا الحدث التاريخي الهام؟ وما هي الإجراءات التي شرعت في اتخذها استعدادا له:

إجراءات الافتتاح.

بدأت استعدادات الخديوي إسماعيل لاستقبال حفل افتتاح قناة السويس منذ عام 1867م في أعقاب زيارته لأوروبا لحضور معرض باريس العام[4]، فقد بهرته التعديلات التي أدخلها المهندس جورج هاوسمان((George Housemanعلى العاصمة الفرنسية؛ لذا فقد أراد إحداث ثورة حضارية وعمرانية بالقاهرة لتصبح على نسق الدول الأوربية الكبرى، فقام بتخطيط الشوارع الرئيسية والفرعية، وأنشئ السرايات والعمائر بل وانشأ حديقة الأزبكية واستورد من أجلها النباتات والأشجار من الخارج، وأنشأ بحيرة صغيرة بها قوارب ببدالات وكباري، وصالات لتقديم الشاي ومطاعم على الطرازين الشرقي والأوروبي، وستوديو للتصوير الفوتوغرافي، ومحال تجارية ومسارح ودار للأوبرا[5]، وكان غرض الخديوي من تحديث مدينة القاهرة أن يثبت لملوك أوروبا القادمين لحضور حفلات افتتاح القناة أنهم في عاصمة جديرة بحاكمها العظيم[6].

وكان بناء المسرح الكوميدي الفرنسي ضمن منظومة المشروعات الفنية التي قرر الخديوي إنشائها كجزء من خطته لإعداد القاهرة لتسلية الأسر الملكية والنبلاء الأوروبيين ممن دعوا لافتتاح القناة[7]، وقد بني هذا المسرح في زمن قياسي في الفترة من 22 نوفمبر 1867م إلى 4 يناير 1868م أي في ظرف شهر وأثنى عشر يوما وبالرغم من ذلك فقد جاء على درجة عالية من الدقة والفخامة أثارت إعجاب إلياس الأيوبي حين تحدث عن هذا المسرح واصفا إياه بأنه كان شديد الفخامة ومزين بأبهى الرسوم لاسيما الأماكن المخصصة للخديوي والأميرات[8].

وكان بناء دار للأوبرا من أهم فقرات برنامج الاحتفال خاصة وأن الخديوي أراد من خلالها أن يظهر لضيوفه أنه حاكم متحضر يأخذ بكل أسباب التقدم والرقي؛ فأسند إلى المهندس الإيطالي بيترو أفوسكاني(Pietro Avoscany) مهمة إنشاء تلك الدار على غرار أوبرا لاسكال دي ميلانو- التي تعد من أولى الأوبرات في العالم- وكانت الأوامر الصادرة لهذا المهندس في البداية أن تكون هذه الدار بمثابة مسرح مؤقت يتم إنجازه في بضعة أشهر

بشـرط أن تكـون علـى درجة مـن الفخامة والأبهة تليـق بعظمة الملوك والأمـراء القادمين إلى مصر لمشاهدة حفلات الافتتاح، وبالفعل أقيمت تلك الدار في أقل من ستة أشهر حيث افتتحت رسميـا في أول نوفمـبر 1869م في المنطقـة الواقعة ما بـين القاهرة القديمة ونهر النيل بتكلفة مالية بلغت 160 ألف جنية، كما أنفق الخديوي على ملابس الممثلين ومناظر المسرح وأثاثاته الـتي أوصـى بتصميمهـا في أوروبا مبلغ 40000 جنيه، وأعـدت صالة العرض في الدار بحيث تستوعب 850 متفرج، هذا بالإضافة إلى المسرح الذي بلغ عرضه أكثر من 11 مترا - حتى يصلـح لعـرض كل المناظر مهما بلغ اتسـاعها- وصالات الاسـتراحة والتدخين التي توفرت في الدار بشكل ملحوظ[9].

ومن أجل افتتاح دار الأوبرا عهد الخديوي إلى ماربيت باشا(Mariette) مدير مصلحة الآثار المصرية بأن يبحث في أوراق البردي الفرعونية عن قصة تصلح موضوعا لأوبرا مصرية تعـرض في أثنـاء حفـلات افتتاح قناة السـويس فوقع اختياره على أوبرا عايـدة، وبعد أن فرغ ماربيت من وضع السـيناريو والديكورات واختيار الملابس ووضع الخطوط العريضة للإخراج الخـاص بهـذه الروايـة عهـد إلى الموسـيقار الإيطالي جوسـيي فـيردي (Giuseppi Verdi) بوضع موسيقاها، وبالرغم من أن الخديوي إسماعيل أنفق على هذه الرواية 16 ألف جنيه[10] فأنهـا لم تظهـر للوجـود ولم يتـم عرضهـا إلا في 24 ديسـمبر 1871م[11] ويرجـع ذلـك إلى أن فـيردي أعلـن في الأيـام الأخيرة وبعد أن وقع معه ماربيت باشـا عقـدا بقيمة 150 ألف فرنك أنه لن يستطيع الانتهاء من وضع موسيقى عايدة قبل حفل الافتتاح، ونتيجة لذلك فقد أتفق ماربيت باشا مع فرقة عالمية إيطالية على تقديم أوبرا بديلة لأوبرا عايدة فاستقر الرأي على أوبرا ريجوليتو (Riglito) ولحن فيردي موسيقاها هـي الأخرى[12].

وثمـة ملاحظـة هامـة أنـه علـى الرغم مـن كل هذا البـذخ والإنفـاق على الأوبـرا إلا أن المصريين لم ينجذبوا إليها ورأوا فيها فناً كريها لا يستحق المشاهدة، إذ لم يرتاد تلك الدار سـوى النخبـة المصريـة من الباشـوات وعليـة القوم الذيـن أمرهم الخديوي بحجـز مقصورة تدعيما للأوبرا، والتي تكلفت إعانة مالية ضخمة، وقد علق على هذا الأمر صحفي فرنسي يدعى جبرييل تشارم (Gabriel Charm) بقوله" فعل الباشوات ما أمرهم به الخديوي إلا أنهم آثروا أن يتركوا مقصوراتهم خاوية، ورأوا ذلك أفضل من الجلوس والاستسلام لضجر الاستماع.. "[13].وتسـتنتج الباحثـة مـن ذلك أن الطبقة الحاكمـة لم تتحمس هي الأخرى كثيراً لهذا النوع من الفن، بل إن الخديوي هو من فرضه عليها، تدعيما للأوبرا من ناحية وإظهاراً لأخذه وبطانته بمظاهر التحضر والرقي من ناحية أخرى.

وكان إنشـاء مدرسـة لتعليم البنات من أهم المؤسسـات الثقافية التي جاهد الخديوي في الانتهـاء مـن تصميمهـا قبيـل حفل الافتتاح بشـهر واحد فقـط لتراها الإمبراطـورة أوجيني، حيث بعث برقية إلى نوبار باشا أثناء تواجده بباريس طالباً منه أن يرسل له على أول سفينة مجموعـة مـن النسـوة، لتأسـيس مدرسـة كبيرة للبنـات[14]، ويبـدو أن ضيق الوقت لم يسـعف إسماعيـل لإتمـام هـذه المدرسـة في الوقـت المحدد فمـن المؤكـد أن افتتاح أول مدرسـة لتعليم البنات في مصر تم في عام1873م[15].

وتعد سراي الجزيرة من أقرب المباني إلى قلب الخديوي إسماعيل، فقد أمر ببنائها بعد زيارته لبرلين في ديسـمبر 1863م حيث بهرته فيلا كانت تشـيد هناك[16] فعهد إلى" يوليوس فرانس"(Julius Franz) مهندس البلاط الخديوي بتصميم قصر بجزيرة الزمالك فشـيد لـه سـراي الجزيـرة علـى غـرار قصـر الهمـبرا بغرناطة لتكـون مقـرا للإمبراطـورة أوجيني وحاشيتها أثناء إقامتها بمصر في حفلات افتتاح القناة وظلت أعمال البناء قائمة بهذا القصر مـدة خمـس سـنوات حتى تم الانتهاء من تشـييده عام 1868م[17]، ويقـع هذا القصر الذي بني على مساحة 60 فداناً أمام المطبعة الكبرى بجزيرة "إبراهيم باشا"[18] وأسرف الخديوي في الإنفاق عليه حتى وصلت تكلفته المالية مبلغ ثمان مائة وثمانية وتسـعين ألفا وسـتمائة وواحداً وتسـعين جنيها وخمسـة وخمسـين قرشـاً وسـتاً وعشـرين فضة[19]، ويمكن القول أنه إذا كانت المبالـغ الـتي أنفقهـا الخديوي على إنشـاء هذا القصـر باهظة للغاية فأن مـا أنفقه على زينته وأثاثاته ليس بالقليل، ومن ذلك أنه أمر بصرف مبلغ 44684 فرنك ثمنا لورق الحائط الذي سـيوضع على جدران تلك السـراي، كما بلغت قيمة ما أنفق على نقش سـقف وحوائط حجرة السفرة فقط مبلغ ألف جنية إسترليني، وقام بشراء التقاوي والشتلات اللازمة لحديقة هذا القصر من الخارج بمبلغ 267 جنيها إسترلينيا[20].

وكانـت هـذه السـراي أشـبه بقصـور ألف ليلـة وليلة ولم يدخـر الخديوي وسـعا في جعلها تضارع قصر التويلري بفرنسا لتليق بعظمة الإمبراطورة أوجيني التي سخر كل شيء من أجل متعتهـا فعندمـا اشـتاقت إلى زهـور الكرز التي أحبتها في أسـبانيا أمر بغرس شـجيرات منها تحت نافذة غرفة نومها بالسـراي، واسـتورد جميع الموبيليا والمفروشات اللازمة لتلك الغرفة مـن باريـس[21] كمـا أمـر بأن يوضع في حديقة هذا القصر 75 نوعا مـن الحيوانات و 150 نوعا من الطيور النـادرة[22].

ولم يكن قصر الجزيرة هو المبني الوحيد الذي شرع الخديوي في بنائه لاستقبال ضيوفه والاعتنـاء بهـم بـل أنشـئ إلى جانبـه قصرا آخر على ضفـاف بحيرة التمسـاح بالإسـماعيلية

وأطلـق عليـه اسـم الإمبراطـورة أوجيني[23]، وبلغـت تكلفته الماليـة اثنين مليون فرنـك[24]، كما أعـد جميـع المنـازل والمبانـي التابعـة للحكومـة المصريـة بالإضافـة لاسـتئجاره بعـض المباني الفاخرة من أصحابها في أنحاء مختلفة من القطر المصري[25]، وأهتم بترميم سائر السرايات والقصور الخديوية الموجودة بالقاهرة وضواحيها وتزيينها بالمفروشـات النفيسـة وذلك لتكون علـى أتم الاسـتعداد لاسـتقبال الملوك والأمراء القادمين للمشـاركة في حفـلات الافتتاح، كما أوصى باسـتيراد جميع أطقم المائدة اللازمة لتلك السـرايات من مدينة باريس[26]، ومن بين السـرايات الـتي أهتم الخديـوي بترميمها وتجديد مفروشـاتها كانت سـراي العتبة الخضراء وقصر النزهة ودار الحكومة بالأزبكية حيث أوصى بضرورة ترميم ما يحتاج منها إلى ترميم وتبديل مفروشاتها القديمة بأخرى جديدة تليق بعظمة الضيوف، كما أوصى بزراعة الحديقة الموجـودة بقصـر النزهـة بالنباتـات الملائمـة للتوقيـت الـذي سـيحضر فيه الضيوف؛ لتكسـو الخضرة المكان حسبما رأى الخديوي[27] وفضلا عن ذلك فقد أشترى الخديوي شبابيك وأبواب في عام الافتتاح لسراي بولاق الدكرور وسراي باب الخلق بمبلغ 2000 جنيه إنجليزي[28].

ولما كان من المفترض طبقا لبرنامج الاحتفال أن تقوم الإمبراطورة أوجيني- خلال فترة تواجدهـا بمصـر- برحلـة سـياحية إلى الجيزة لرؤية الأهرامـات والآثـار الفرعونية الموجودة هنـاك، لـذا كان مـن الضـروري الاهتمام بالطريـق المؤدي إلى ذلك الأثـر الفرعوني العظيم لاسـيما وأنه كان لا يزال على الحالة السـيئة التي كان عليها منذ زيارة السـلطان عبد العزيز لمصـر في عـام 1863م، لـذا فقـد أصـدر الخديوي أوامـره إلى مدير الأشـغال العمومية ومدير الجيزة بضرورة العمل على تمهيد هذا الطريق وجعله على أتم استعداد لسير المركبات الملكية عند مجيء الملوك إلى مصر مع إمداده بالحنفيات ومواسير المياه وغرسه بالأشجار، وبالفعل تم إنجاز هذا الطريق في أقل من سـتة أسـابيع بسـواعد عشـرة آلاف عامل أرهقتهم السخرة وحـرارة الجـو وضـرب السـياط[29]، وكان معنـى الانتهاء من رصـف هذا الطريـق أن أصبح في إمـكان الملـوك والأمراء الذهاب إلى الأهرامات وهم يركبـون العربات المذهبة تجرها الخيول المطهمـة يجـري أمامها السائسـون[30]، وإلى جانب طريق الأهرام أمر الخديوي بإنشـاء طريق آخر من محطة البدرشين إلى سقارة وبناء فندقين في نهاية الطريقين على ألا تزيد نفقاتهما عن ثلاثة ألاف جنية، كما اشترط أن يكون بناء الفندقين على الطراز الغربي[31]، وبالإضافة إلى ذلك فقد أمر بفتح عدد من الطرق الأخرى من أهمها الطريق الممتد من أخر شارع عبد العزيز إلى قصر النيل[32].

الاستعدادات في مدن القناة.

كانت الاستعدادات قائمة على قدم وساق في مدن القناة وكانت البداية من خلال الاهتمام بملابس جميع العساكر، لاسيما الذين يعملون بالجوازات والصحة لأنهم كانوا في طليعة المستقبلين للملوك والأمراء المدعوين لحفل الافتتاح، كما تم الاعتناء بنظافة الأماكن التي سيزورها أو سيشاهدها الضيوف مثل أحواض الموانئ، بالإضافة إلى إعداد ما يلزم للمآدب التي ستقام لهم بإحضار كميات كبيرة من الثلج من القاهرة والتعاقد مع الصيادين المحليين لتوريد أنواع معينة من الأسماك الطازجة بأحجام كبيرة استعدادا لهذا الاحتفال الضخم ..كما تم إبلاغ المحافظات المجاورة بضرورة ترغيب التجار لإرسال المأكولات والخضروات إلى مدن القناة لمواجهة متطلبات الأعداد الكبيرة من الوطنين والأجانب الذين وفدوا إلى المنطقة، وتم تجهيز عدد من السفن بميناء الإسكندرية لحمل المدعوين إلى بورسعيد، كما أصدر الخديوي إسماعيل أوامره بإجراء الزينات بمدينة بورسعيد اعتبارا من يوم 2 نوفمبر 1869م، وفي أعقاب ذلك مباشرة بدأت المحافظة في إجراء الزينات وإخلاء الشوارع العمومية وترتيب العساكر اللازمين لحفظ الأمن والنظام ليلا ونهار وأمدتهم بما يحتاجون إليه من الملابس المصنعة من الجوخ لهذه المناسبة، واستقدمت طلمبة للحريق بعساكرها استعدادا للطوارئ كما تم دهان الأدوات والأسلحة الخاصة بالعساكر.. وأضيئت المدينة بالمصابيح التي تعمل بالغاز[33].

ولشعور الخديوي بأهمية هذه الاحتفالات وبالعظمة التي ستَظهر بها فقد أصدر أوامره بتسجيلها ووصفها في كتاب رائع جاء تحت عنوان (رحلة الملوك وافتتاح قناة السويس) وكان يحوي عدد من اللوحات الطبيعية للحفل صممها الرسام العالمي ريو، ويعد هذا الكتاب من أهم المصادر التي وثقت هذا الحدث التاريخي والعالمي الهام[34].

ومن الإجراءات التي اتخذها الخديوي لاستقبال الملوك والأمراء شرائه من أوروبا عدد من العربات وسيارات البرلينز، وقطار زينت عرباته بشكل فاخر[35]، وقيامه أيضا باستقدام خمسمائة طباخ وألف خادم من مرسيليا وجنوا والبندقية علاوة على الطهاة والخدم المصريين؛ ليتمكنوا من توفير الخدمة اللازمة لستة آلاف مدعو من مختلف الجنسيات[36]، هذا فضلا عن قيام ناظر المعارف العمومية بناء على التعليمات الصادرة له من الخديوي بتزين جميع الآثار والمساجد المصرية بزينة الاحتفالات، واستثنى من ذلك مسجد السلطان حسن لنفاذ أموال الخزينة، وعلق نوبار باشا على هذا الأمر قائلاً" وافلت فقط جامع السلطان حسن من هذه الزينة، وذلك لأن الناظر وبعد أن نفذت موارده المالية

لم يجد بضعة جنيهات من أجل شراء الطلاء ودفع رواتب العمال"، وحينما رأى إمبراطور النمسا هذا أثناء مروره بشوارع القاهرة تعجب متسائلا بنظراته عن سبب استثناء هذا المسجد فأجابه نوبار باشا" سيدي سامحنا فإننا لا نعرف ماذا نفعل!"[37]. وهذا دليل واضح على تخبط الحكومة المالي .

أما عن توجيه الدعوات فإن الخديوي إسماعيل عندما انتهى من إعداد جميع الترتيبات والتنظيمات اللازمة لحفل الافتتاح أبحر في 17 مايو 1869م من ميناء الإسكندرية على ظهر يخته المحروسة- يتقدمه ثلاث سفن حربية ويتبعه ثلاث أخرى- موليا وجهه شطر أوروبا لدعوة ضيوف الافتتاح ومعظمهم من ذوي الرؤوس المتوجه وأصحاب النفوذ والسلطان المالي والسياسي[38]، وفي خلال رحلة الخديوي إلى أوروبا حمل ثلاثمائة بطاقة دعوة مصنوعة من جلد الفيل ومزينة بالنقوش تكلفت عشرة آلاف جنية [39].

ويبدو أن الخديوي أراد من خلال دعوته لملوك وأمراء أوروبا إظهار مدى تحديه لسيادة تركيا عليه إذ بدء بدعوة الملك جورج الأول1279/1331 ((George1هـ(1863/1913م)ملك اليونان على الرغم من أن هذا العاهل كان قد أوشك منذ عهد قريب أن يشتبك في حرب مع تركيا وأن علاقاته بها كانت لا تزال بسبب مسألة كريت[40] عدائية أكثر منها ودية وبالرغم من ذلك فقد دعاه لحضور حفلات افتتاح القناة وقدم لزوجته الملكة أولجا(Olga)- التي كانت شديدة الجمال- مائة ألف فرنك مساعدة للمهاجرين الكريتيين، هذا في الوقت الذي كانت فيه خزانة مصر تترنح من فداحة الديون[41] .

وبعد أن أقام الخديوي بضعة أيام في ضيافة الملك جورج أقلع من اليونان إلى البندقية ومنها إلى فلورنسا حيث أسرع الملك فكتور عمانويل الثاني (Victor Emmanuel 11)إلى الترحيب به وإنزاله في قصره- المعروف باسم "بيتي"- نزول الملوك، وبعد أسبوع من إقامته بفلورنسا توجه إلى فيينا حيث قوبل فيها كملك وأشادت الصحف النمساوية بزيارته حيث ذكرت بأن الهدف منها ليس فقط دعوة ملوك ورؤساء وأباطرة أوروبا لحضور حفلات افتتاح قناة السويس وإعلان حيدتها بل إن إسماعيل يسعى إلى جانب ذلك إلى إعلان استقلال مصر عن الدولة العثمانية، ثم غادر إسماعيل فيينا وتوجه إلى برلين وفيها أستقبل بحفاوة ملكية شديدة وتمكن بفضل جهوده من الحصول على وعد بتأييد الإصلاح القضائي[42]، ثم سار إلى باريس فوجد مقابلة رحبة بداية من محطة السكة الحديد التي قابله فيها الجنرال هنري (Henry) -أحد ياوران الإمبراطور نابليون الثالث((Napoleon III وجميل باشا السفير العثماني بفرنسا ثم تلقاه بعد ذلك جلالة الإمبراطور والإمبراطورة، كما احتشدت

جموع كبيرة من الشعب الفرنسي في الشوارع والطرقات لملاقاة الخديوي والترحيب به، وتوج هـذا الاسـتقبال بإقامـة ضيافة خاصة للخديـوي بقصر التويلـري(Tuileries) [43]، ثم توجه الخديـوي مـن فرنسـا إلى إنجلـترا وفيهـا قوبل بود وحفاوة لم يسـبق له أن حظـي بمثلهما في هذا البلد من قبل فقابله في محطة السـكة الحديد البرنس دوغال- ولي عهد الملكة فكتوريا- والسـفير العثمانـي بإنجلـترا، ثم أنزلته الملكة في قصـر باكنجهام (Baknham) وبالغت في تعظيمه والترحيب به إذ أقامت من أجله المآدب الفخمة منها المأدبة التي أعدتها له في قصر باكنجهام في 20 يونيو 1869م[44].

ولم يكتـف الخديـوي إسـماعيـل بدعـوة أصحاب الـرؤوس المتوجة بل دعـى أيضا أعداد كبـيرة مـن رجـال العلـم والفـن والأدب والصحافة والتجـارة والماليـة والسياسـة والاقتصاد وكتـاب الصحـف العالميـة ومراسيلها45، وعلـى الرغـم مـن كل هذه الدعـوات التي وجهها الخديـوي للكثـير مـن العظماء فأنه في أعقـاب عودته من باريس فكر في دعـوة المزيد؛ رغبة منه في توسيع دائرة المدعوين حيث رأى دعوة ملوك البافار، والسكسون، وإمبراطور إيران، وبـاي تونـس وغيرهـم ولكنه تراجع في اللحظات الأخيرة عن فكرته بعد أن استشـعر أن هذا الأمـر يحتـاج منـه تضحيات مالية جسـيمة، وقد اعترف بذلك في المذكرة التي أرسـلها إلى نوبار باشـا ناظر خارجيته والتي قال فيها " إنني لو فكرت في دعوة كل هؤلاء لاحتجت إلى إنشاء ثمانية قصور على الفور لاستقبال كل الحكام والأمراء الذين يرغبون أن يشرفوني في الافتتاح " [46].

وفي الوقت الذي حرص فيه الخديوي على دعوة القريب والبعيد لحضور حفل الافتتاح، تجاهل دعوة السلطان العثماني على الرغم من كونه الخليفة الشرعي للبلاد الذي كان يجب أن توجـه الدعـوات باسـمـه، وبـرر إسـماعيل تصرفه هذا بأن السـلطان ليـس في حاجة إلى دعوة باعتباره صاحب الحفل ورب البيت فكيف يُدعى صاحب البيت في بيته[47]. وترى الباحثة أن هـذا مـبرر غـير منطقـي أراد به الخديوي أن يصرف الأنظار عن السـبب الرئيسـي وراء امتناعـه عـن دعوة مولاه السـلطان والذي تجسـد في رغبته في ارتداء ثوب الحاكم المسـتقل، خاصـة وأن حضـور السـلطان كان يعـني الانتقـاص والحـد من سـلطة الخديـوي باعتبار أن السلطان هو الخليفة الشرعي للبلاد بينما الخديوي مجرد نائب له. ويدلل على صدق ذلك أن السـلطان أعـرب عـن نيته لحضور هذه الاحتفالات، وأشـارت إنجلـترا إلى هذا الأمر في خطابها المرسل إلى مصر في 2 نوفمبر 1869م والذي كان ينص على:" بشرى إعراب سمو السـلطان عـن نيتـه المغـادرة متجهـا إلى مصر في الثانـي من نوفمبر وأنه سـيكون من ضمن

الحضور في افتتاح قناة السـويس"[48]، ولكن يبدو أن تجاهل إسـماعيل للسـلطان جعله يعدل عن نيته .

علـى أيـة حـال فـأن رحلة الخديـوي إلى أوروبا قد تخللهـا إهداء الكثير مـن الإنعامات والهدايـا القيمـة إلى ملـوك وأمـراء أوروبـا، فقـد أهـدى إلى خطيبـة ولي عهـد الدنمارك وكريمة فارلوس الخامس عشـر ملك السـويد والنرويج عقد ثمينا مرصعا بالجواهر وحلقا من الألماس، ونالت هذه الهدية محظوظية وإعجاب الملك الذي أرسـل بدوره خطاب شـكر إلى الخديوي على هذه المنة الجليلة[49]، هذا وقد انعم الخديوي أيضا بعدد من النياشين على ملك السـويد وحاشـيته وبعضا من الشـخصيات البارزة بأوروبا[50]، وحاول ملك السـويد رد الهدية إلى الخديوي فأرسـل إليه في أثناء احتفالات القناة نيشـان الحمائل الكبرى من رتبة الشـرف المسـماة(دولور دودولية) ونيشـان الرتبة الأولى من رتبة الشـرف المعروفة باسـم القطـب الشـمالي إلى أربعـة من نظار الحكومـة المصرية في الداخليـة والخارجية والجهادية والبحرية[51].

وعنـد عـودة الخديـوي من أوروبا أرسـل خطابـات إلى كبار متعهدي الحفـلات بالعالم يسـألهم الاسـتعداد مقدما لإمداده بالنبيذ والمأكولات والخدم والأقمشـة والأطباق والخيام الـتي تتطلبهـا الاحتفـالات الـتي سـتقام في الإسـماعيليـة، وفي هـذا المجـال كانـت الخزينة المصرية وأموال إسـماعيل نوعا من أعمال (بيتر وبول) المالية فكان على بيتر أن يدفع أكبر مبلـغ مـن المـال ثمنـا لتكاليف الاحتفالات. في سـبيل أن يأخـذ بول أكبر قدر من البقشـيش لنفسه[52].

وقـد أثـارت رحلة الخديـوي إلى أوروبا لدعوة ملوكها ورؤسـائها لحضور حفلات افتتاح القنـاة عاصفـة من الغضب الشـديد داخل الأوسـاط العثمانية كادت أن تـؤدي إلى الصدام المسـلح بـين تركيـا ومصـر، فالخديـوي لم يكـترث بالسـلطان ولم يقـم بتوضيـح دوافع تلك الرحلة له، وبدون شـك اسـتغل الصدر الأعظم-عالي باشـا- هذا الخلاف لابتزاز الأموال من إسـماعيل فأرسـل منشـورا إلى جميع السـفراء العثمانيين لدى الدول الأوروبية يأمرهم فيه بالاحتجاج على عمل الخديوي واعتباره خارجا عن حدود اللياقة جارحا لحقوق السيادة التي لتركيا على مصر؛ وذلك لأن الدعوة لحضور حفلات افتتاح القناة إنما يجب أن تكون باسـم السـلطان العثماني سـيد البلاد الحقيقي لا باسـم الخديوي إسماعيل الذي ما هو إلا نائبه وأنها بهذا الشكل باطلة[53].

ولم تكتف السلطات العثمانية بذلك بل استأجرت بعض الصحف والأقلام الموالية لها للتنديد بسياسة الخديوي، وبالفعل قامت هذه الصحف بشن حملة من الهجوم الشرس ضد الخديوي لدرجة أن بعضها اتهمه بالمروق والخيانة، والسعي إلى الإضرار بمصالح تركيا، وطالب بعضها الآخر بعزله من منصبه، وأمام تلك الحملة الشرسة ما كان من إسماعيل إلا أن قام هو الآخر باستئجار بعض الصحف والأقلام ليس فقط في أوروبا بل في تركيا نفسها وأنفق أموالا طائلة عليها، وإلى جانب ذلك أمر بترميم بعض الحصون والقلاع والاستحكامات وتحصينها وتدريب الجيش وتعزيزه، وسعى في الوقت نفسه إلى استمالة الدول الغربية بصفته معتدي عليه بدون وجه حق ووضع في أحد المصارف الباريسية 50 مليون فرنك، وأكد على الاستمرار في خطته وعدم الالتفات إلى تهديد تركيا ووعيدها له وكادت الأمور أن تحتدم بين الدولتين لولا أن الإمبراطور نابليون الثالث أشار على الخديوي- لدى عودته إلى باريس بعد أن زار بروكسل لدعوة ملك البلجيك- أن ينحي جانبا مسألة الخلاف مع السلطان العثماني ويدع كل ما من شأنه زيادة توتر العلاقة بينه وبين تركيا ريثما تتحسن الأمور بعض الشيء واقتنع إسماعيل بهذا الرأي خاصة وأنه شعر أن الفرصة غير سانحة لفتح باب ويلات على مصر والشرق بالإضافة إلى ضرورة تلاشيه لأي مكدر قد يحول بينه وبين بهجة الأعياد بفتح قناة السويس للتجارة العالمية؛ لذا فقد أهمل مسألة النزاع القائم بينه وبين متبوعه وتجاهل تهديدات تركيا له[54].

وفي الوقت نفسه اقبل على اتخاذ بعض الخطوات الإيجابية مستغلا وجوده في باريس فدخل في مفاوضات مع بعض رجال المال الفرنسيين بهدف إنشاء بنك عقاري مصري يكون هو أكبر مساهميه وأهم عملائه ونتج عن هذه المفاوضات إنشاء الشركة العمومية المصرية، وبينما إسماعيل لا يزال في أوروبا عازما على استكمال رحلته فإذا بالباب العالي يرسل إليه دعوة يأمره فيها بالمجيء إلى الأستانة عند عودته لمصر، ولكنه لم يأبه كثيراً لهذه الدعوة إلا حينما علم أن الباب العالي استدعى أخيه الأمير مصطفى فاضل من أوروبا وعينه ناظرا للداخلية العثمانية، فاضطر الخديوي على الفور في 23 يوليو إلى الإبحار إلى طولون ومنها إلى الإسكندرية غير أن عالي باشا لم يدعه في راحة فلم يكن قد مضى على رجوعه إلى عاصمته أسبوعا إلا وأرسل إليه مندوبا خاصا من الأستانة يحمل خطابا شديد اللهجة يتضمن كل ما سبق للباب العالي الشكوى منه، ويطالبه بإيضاحات سريعة وإلا ستعتبر الدولة العلية أن تعدياته خارقة لحرمة فرمان 1841م، وستتخذ الإجراءات التي يستدعيها ذلك ورد إسماعيل على هذا الخطاب بخطاب آخر برأ فيه نفسه من التهم المنسوبة إليه

وعـزز هـذا التبريـر بمائة ألف جنيه أرسلها مـع الخطاب، ولكن هذا الـرد لم يكن ليرضي رجـال تركيـا خاصـة وأن هـذا المبلغ ضئيل جدا بالنسـبة لما ناله غيرهم قبـل ذلك لذا فقد أرسلوا إلى إسماعيل إنذارا أخيرا طلبوا فيه منه سبعة أمور وهي تخفيض الجيش المصري إلى ثلاثـين ألـف جنـدي فقـط، وإلزام باقـي جنوده بارتـداء الزى الخـاص برجال الجيش العثمانـي، وبيـع البنـادق ذات الإبر والمدرعات التي اشـترتها الحكومـة المصرية إلى الدولة العلية أو التنازل لها عنها مقابل ثمنها الأصلي، ومنع الاتصال بالدول الأجنبية إلا بواسطة سفراء الباب العالي، وعدم الاقتراض بدون تصريح خاص من السلطان العثماني، وإجراء مفعـول التنظيمـات بمصـر أسـوة بباقـي ولايات الدولـة العلية وترك مسـألة إنشـاء المحاكم الجديـدة المرغـوب فيهـا، وإنـزال الضرائب إلى مـا كانت عليه أيام ارتقـاء الخديوي عرش مصر[55].

وقد استاء إسماعيل كثيرا لدى قراءته لهذه الإنذارات وقال لأحد قناصل الدول الغربية كلمة شهيرة هي أنه" إذا عامل الإنسان الأتراك فيلزمه إما استمالتهم إليه بالرشوة، وإما التكشـير لهـم عـن أنيابـه أمـا وقد رشـوتهم في الماضي، فأني الآن لكاشـر لهم عـن نابي"، ولعلمه أن سـفراء إنجلترا وفرنسـا والنمسا وإيطاليا لدى الباب العالي يعضدونه فقد أهمل الـرد علـى تلـك المطالـب ولم يرسـل جوابـه إلا بعد مـرور ما يزيـد عن شـهرين، وكان هذا الجـواب في حـد ذاتـه مزيجا من عبـارات المجاملة والاسـتخفاف، فبينما تظاهـر بموافقته علـى بعـض البنود أبـدى اعتراضه الصريح على البعض الأخر منها ولاسـيما البند الخاص بعدم اقتراض خديوي مصر قروضا جديدة بدون إذن مسبق من السلطان العثماني، وهكذا تمكن إسـماعيل من استكمال فعاليات مهرجان افتتاح قنـاة السويس[56].

ومـن ناحيـة أخـرى فمـن الطبيعـي أن يكون لمسـألة الخلاف الذي نشـب بـين الخديوي والسـلطان تأثيـرا سـلبيا على وجهـة نظر المدعوين في الحضور إلى مصـر، فعلى الرغم من قبـول أعـداد كثيرة من زعماء العالم الأوروبي الدعوات الموجهة إليهم لحضور حفل الافتتاح فـأن بعضهـم رفـض الدعوة من الأسـاس والبعض الأخـر تحرج الحضور، واكتفى بإرسـال مندوبـين عنـه وذلـك إمـا خوفا من غضب السـلطان وإمـا لعدم مقدرة بلادهـم على تحمل نفقات تلك الرحلة بالرغم من الوعد الذي قطعه الخديوي على نفسه بتحمل كافة النفقات الخاصة بهؤلاء الضيوف ذهابا وإيابا[57].

وكان علـى رأس هـؤلاء المعتذرين شـخصية من أهم الشـخصيات الـتي تمنى الخديوي حضورهـا ألا وهـو الإمبراطـور نابليـون الثالـث إمبراطـور فرنسـا، وكان السـبب الرسمـي

لهذا الاعتذار هو انشغال الإمبراطور بأمور الحكم في حين كان السبب الحقيقي هو تخوف نابليون الثالث من توتر العلاقات بينه وبين الدولة العثمانية على آثر الخلاف الذي وقع بين السلطان الذي كانت مصر جزءا من إمبراطوريته العظيمة وبين الخديوي الذي أنفرد بتوجيه الدعوات، ويؤكد ذلك تهرب الإمبراطور من مقابلة شاهين باشا المندوب الذي أرسله الخديوي لدعوته، والذي لم يتمكن إلا من مقابلة الإمبراطورة التي اعتذرت عن عدم إمكانية مقابلة الإمبراطور له لانشغاله بالذهاب إلى قصره الريفي، وأخبرته بعزمها المجيء إلى مصر لتقود حفل الافتتاح نيابة عن زوجها الإمبراطور، وكان ذلك كله بإيعاز من الباب العالي الذي ما إن علم بنية إسماعيل في إعلان استقلال مصر عن الدولة العثمانية- من خلال تلك الاحتفالات- إلا وتوسل لرؤساء الكنيسة الكاثوليكية بتركيا أن يتوسطوا لدى الإمبراطورة أوجيني لتقنع زوجها بعدم حضور هذا الاحتفال[58]، وهو ما تم بالفعل، لكنه بالرغم من عدم حضور الإمبراطور فأن الوفد الفرنسي الذي صاحب الإمبراطورة إلى مصر كان أكثر الوفود عددا وتألقا فقد ضم نحو 275 شخصا وجميع المؤسسات الفرنسية الكبرى التي كانت ممثلة في هذا الوفد[59] .

وكان من ضمن المعتذرين أيضا الملكة فكتوريا ملكة بريطانيا التي أنابت عنها السير هنري إليوت سفير إنجلترا بالقسطنطينية لحضور حفل الافتتاح، وكذا اعتذر ملك بروسيا؛ بسبب مرضه وكبر سنه وعدم مقدرته الصحية على القيام برحلة طويلة، واعتذر أيضا ملك هولندا وكلف أخوه الأمير هنري، بينما رشحت الحكومة الروسية سفيرها لدى الباب العالي لحضور الاحتفالات، كما رفض الحضور عددا من زعماء الدول الأخرى ممن تربطهم علاقات وطيدة بتركيا مثل السويد والنرويج وبلجيكا[60] واليونان التي تراجع ملكها عن الحضور بعد أن كان عازماً عليه، حتى لا تسيء القسطنطينية فهم زيارته خاصة بعد أن علم بالخلاف الذي نشب بين السلطان العثماني والخديوي إسماعيل[61].

وبالرغم من الرفض المزين بعبارات الاعتذار اللطيف الذي قوبلت به دعوات إسماعيل من بعض زعماء أوروبا فقد وعده بالحضور كلا من أوجيني إمبراطورة فرنسا، وفرانسوا جوزيفFrancois Joseph) (إمبراطور النمسا، وفردريك ويلهلم (Frederick Wil-helm) ولي عهد بروسيا، والأمير هنري شقيق ملك هولندا وقرينته، والكونت دي بست(De Best) الوزير النمساوي ولويس(Louis) أمير الهس[62]، بالإضافة إلى حضور أعداد كبيرة من العلماء والفنانين والصحفيين الأوروبيين[63]، ويضاف إلى هذه القائمة الضخمة من المدعوين ما يزيد عن ثلاثة آلاف شخص تمكنوا من حضور الحفلات دون

أن يوجـه الخديـوي الدعـوة إليهم بل تمكنوا من حشـر أنفسـهم في زمرة كبـار المدعوين إما لمنزلة شـخصية لهم عند المدعوين من ذوي المقام الرفيع وإما لتمكنهم بوسـائل متعددة من الحصول على كروت دعوة بأسمائهم[64].

ومـن العوامـل الـتي كان لها آثرا عظيما في تزايد أعداد الوافدين إلى مصر ما نشـرته الصحف الأوروبية آنذاك من تأسيس شركة باريسية تقوم بنقل كل من يرغب في الاشتراك في حفـل افتتـاح القنـاة، وقيـام البعـض بتأجـير بواخـر خاصـة لهـذا الغـرض[65] فضلا عن الإعلان الذي صدر بإعفاء السـفن التجارية والدولية القادمة إلى بورسـعيد والسـويس من الرسوم خلال أيام 17 و 18 و 19 و 20 نوفمبر1869م[66].

علـى أيـة حال فقد كانت أعـداد الحاضرين إلى حفل الافتتاح كثيرة جدا لدرجة أصبح من الصعب معها أن يجد الضيوف أسـرة شـاغرة بفنادق مدينة الإسـماعيلية نظراً لانشغال جميعهـا بالنزلاء[67]علـى الرغـم من تعدد القصـور والخيام التي أعدهـا الخديوي لهم، وقد عـبر عـن هـذا الأمـر نوبار باشـا في مذكراتـه حين قال "بأن مجموعة من سـبعة أشـخاص تجولـت جـزءا كبـيرا مـن الليـل دون أن تجد نـزلا لتنـام فيه...وسـألتني عن مـكان للراحة فأخذتهم إلى خيمة بها مائدة مرصوصة بالطعام فقال لي أحدهم .. لكن يا سيدي لا نريد أن نأكل نريد النوم.." [68] .

وبالرغـم مـن كل هـؤلاء المدعويـن فقـد غـاب عـن هذا الحفـل السـلطان العثماني على الرغـم مـن أن مصـر كانت تابعة له من الوجهة السياسـية فقد امتنـع الخديوي عن دعوته، كمـا أن السـلطان نفسـه لم يـرق له أن يحضـر دون أن توجه إليه دعوة رسمية بصفته سـيد البـلاد وحاكمهـا، ولا كلـف أحـداً مـن رجال دولتـه بتمثيله[69] بل اكتفى بأن أبرق إلى سـفير إنجلترا بالأستانة السير هنري إليوت بذكر أسمه لدى فتح قناة السويس، وكما سبق القول يبـدو أن السـبب في إحجـام الخديـوي عن دعوة السـلطان العثماني هو مـا كان يعنيه حضور السـلطان مـن انتقـاص مـن هيبـة إسـماعيل وتحجيـم وضع مصـر وجعلها مجـرد ولاية من ولايات الإمبراطورية العثمانية، في حين أن عدم حضور السلطان سوف يظهر إسماعيل في ثوب الملك المسـتقل ويجعله في مرتبة الملوك والرؤسـاء، كما أن مصر سـتكون دولة مسـتقلة ذات سـيادة فيمـا لهـا مـن العلاقات بالـدول الأجنبية لاسـيما إزاء بقاء احتجاجـات الباب العالي[70].

مجيء الإمبراطورة أوجيني إلى مصر.

في أكتوبر من عام 1869م غادرت الإمبراطورة أوجيني باريس وبصحبتها حاشية كبيرة من بينها ثلاثين خادما بالإضافة إلى حلاق البلاط وتوجهت إلى مصر حيث وصلتها قبيل موعد الاحتفال الرسمي بحوالي شهر تقريبا، وفي طريقها إلى مصر عرجت على القسطنطينية[71] حيث استقبلها السلطان عبد العزيز ببذخ لا يصدق وأقام لأجلها العديد من الاحتفالات والولائم وعمل على توفير سبل الإقامة الكاملة لها، وفي خلال فترة إقامتها هذه تحدثت مع الباب العالي عن مسألة الخلاف القائم بين الجانبين العثماني والمصري، وأبدت استياءها لعالي باشا لأن الأزمة ما زالت قائمة ولم تسو قبل وصولها إلى الأستانة، كما رأت أن تتحدث مع السلطان في هذا الأمر بشكل ودي وبحضور النظار فأكد لها السلطان أن المشكلة المصرية قد انتهت، وكانت الإمبراطورة في حديثها مع عالي باشا شديدة الوضوح، إذ صرحت له بأن انفراد الخديوي إسماعيل بتوجيه الدعوة إلى ملوك وأمراء أوروبا لحضور حفل افتتاح قناة السويس هو السبب الرئيسي الذي يكمن وراء سوء العلاقات بينه وبين السلطان، وصرحت بأن إسماعيل لم يدعها إلى حضور حفلات القناة من تلقاء نفسه بل هي من طلبت منه ذلك، كما أشارت إلى أن إسماعيل لم يعمد إطلاقا تجاهل السلطان فعندما سألته عما إذا كان قد دعا السلطان قبل أن يتوجه لدعوتها أجاب ردا مليئا بالاحترام حيث قال لها أن السلطان هو رب الحفل وصاحب الأرض التي سيقام عليها الاحتفال وبالتالي فليس من اللائق أن يوجه إليه الدعوة وقد يكون من قبيل الوقاحة أن يعامله كمدعو وبالرغم من كل هذه التبريرات التي ساقتها الإمبراطورة فأن عالي باشا أعترض لأن الوالي لم يهتم إطلاقا بأن يخبر سيده "صاحب الأرض" أن حفلا عظيما سيقام في أملاكه، بل لم يرد على الأسئلة التي وجهها إليه الباب العالي بهذا الخصوص ودعا كل عظماء أوروبا في الوقت الذي صدر عنه هذا السلوك إزاء سيده[72] .

وأراد ساسة الأستانة أن تحيد الإمبراطورة عن رأيها فأقاموا الاحتفالات الفخمة من أجلها وذلك بهدف التأثير على الرأي العام الفرنسي واستعادة ثقة أسواق المال الفرنسية مرة أخرى بتركيا وبالفعل عدلت الإمبراطورة عن موقفها[73]، وأبحرت بعد ذلك من القسطنطينية صوب الديار المصرية فوصلت ميناء الإسكندرية في يوم الجمعة 22 أكتوبر 1869م[74].

وبالرغم من أن الإمبراطورة أوجيني كانت قد أبدت رغبتها في ألا تأخذ زياراتها لمصر الصفة الرسمية[75].حتى لا تتقيد بالبروتوكول الخاص بمثل هذه الزيارات ويكون لها مطلق الحرية في رؤية ما تريد من أثار ومناطق سياحية إلا أن ذلك لم يحد أو يقلل من

عزيمة الخديوي في إعداد استقبال أسطوري لها أبهرها منذ الوهلة الأولى. فحينما وصلت إلى ميناء الإسكندرية يوم 17 رجب 1286هـ/ 23 أكتوبر 1869م كان الخديوي في شرف انتظارها وبمعيته بعضا من الأمراء ونظار الحكومة المصرية[76] وعلى رأسهم محمد توفيق باشا ولي العهد وشريف باشا ناظر الداخلية وشاهين باشا ناظر الجهادية وغيرهم[77]، ويقال أنه لدى وصول سفينة الإمبراطورة صعد الخديوي لاستقبالها فقيل له أنها مشغولة بقراءة البريد الذي وصل إليها من باريس وعليه أن يعود من حيث أتى على أن يأتي إليها بعد مرور ساعتين أو ثلاثة[78]. وعلى الرغم مما في هذه الأوامر من امتهان وانتقاص من هيبة الخديوي وإساءة لكرامته إلا أنه تغاضى عنها وأبى إلا أن يمتثل لها إرضاء للإمبراطورة.

وبعد تقديم فروض الترحيب والحفاوة اللائقة بالإمبراطورة ركبت مع الخديوي زورقا زين بالأعلام الإسلامية والفرنسية، ثم أخذ هذا الزورق في الإبحار حتى وصل إلى محافظة الإسكندرية وفيها لقيت الإمبراطورة استقبالا فاخرا من كبار الأمراء والمأمورين المصريين الذين اصطفوا لها في المحطة وبجانبهم بعضا من الضباط الفرنسيين العاملين في الحكومة المصرية متهللين بالثناء ورافعين أصواتهم بالدعاء، ثم توجهت الإمبراطورة بعد ذلك في قطار خاص إلى المحروسة[79] وفيها لقيت ما لم يخطر لها على بال حيث أقيمت أقواس النصر ابتهاجا بمقدمها[80]، وأنزالها الخديوي في قصر الجزيرة، هذا فضلا عما شعرت به من ترحيب شديد منذ الوهلة الأولى لوصول قطارها، وبعد أن استراحت من عناء السفر جاءت إليها الوالدة باشا لتقديم واجب الضيافة لها، وفي صباح اليوم التالي لوصولها صحبها الخديوي في نزهة لزيارة معالم القاهرة، وفي خلال هذه النزهة تمكنت من مشاهدة القلعة والكتبخانة المصرية، وبعض الآثار الإسلامية مثل مسجد السلطان حسن ومسجد الإمام الشافعي ومسجدي السيدة زينب والحسين، وفي المساء توجهت إلى القصر العالي وحضرت الوليمة التي دعتها إليها الوالدة باشا من قبل والتي أقيمت على الأنغام الموسيقية والاستعراضات والراقصات، وبعد الفراغ من الطعام وتبادل أطراف الحديث خرجت الإمبراطورة للاستمتاع بالزينات والأضواء المقامة من أجلها في كل مكان، وفي اليوم الرابع ذهبت لزيارة شجرة السيدة مريم العذراء بالمطرية ثم سراية القبة وحديقتها البهية، وفي أثناء ذلك أصطف تلاميذ المدارس الحربية بالعباسية وقدموا واجب التحية والترحيب للإمبراطورة التي عادت بعد ذلك إلى قصر الجزيرة[81].

وينبغي الإشارة إلى أن الإمبراطورة قد عبرت عن إعجابها الشديد بمدينة القاهرة حينما أبرقت لزوجها قائلة " لقد خلعت القاهرة ردائها العتيق وبدت في أبهى حللها،

فحفلات الرقص والموسيقى التي أراها خير شاهد على ذلك " وبعد مرور أسبوع على إقامة الإمبراطورة بمصر استمتعت فيه بالأعياد والحفلات الراقصة بدأت رحلتها إلى الوجه القبلي[82].

فحينما أبدت رغبتها في القيام بجولة سياحية إلى الوجه القبلي لمشاهدة الآثار الفرعونية الموجودة هناك. أعد لها الخديوي إسماعيل موكبا مؤلفا من أثنى عشر سفينة بخارية مجهزة بكافة لوازم الرحلة[83] كما عين نجله حسين باشا وبصحبته رياض باشا رئيسا لبعثة الشرف المرافقة لها[84] وقبيل تحرك الركاب تم عمل تفتيش شامل لجميع المناطق المفترض زيارة الإمبراطورة لها، وبدأت الرحلة بخروج الإمبراطورة في يوم 26 أكتوبر من سراي الجيزة- ومعها الخديوي الذي اصطحبها إلى أسيوط - حيث قضت تلك الليلة فوق ظهر النيل وفي الصباح واصلت السفن سيرها حتى توقفت في بني سويف ومنها إلى المنيا ثم إلى أسيوط وقنا ثم إلى أسوان وغيرها من مدن الصعيد وقضت الإمبراطورة في هذه الرحلة ثلاثة عشر يوما كانت جميعها مليئة بالحفلات والولائم التي لا وصف لها[85]، وأبدت إعجابها الشديد بالآثار الفرعونية الموجود هناك، وكان تعليقها على ذلك: "حيا الله المصريين أنهم يعطون للموت اهتمام الناس بالحياة "وبعد انتهاء الرحلة عادت إلى الإسكندرية استعداد للإبحار إلى بورسعيد للمشاركة في حفلات الافتتاح[86].

وبلغ اهتمام الخديوي بالإمبراطورة حداً يفوق التصور، فقد نظم هيئة كاملة للعمل على خدمتها كانت تتكون من مائة رجل في مقدمتهم كبار رجال الحكومة المصرية وبعضا من أعضاء الأكاديمية الفرنسية بالإضافة إلى عدد من الرسامين والموسيقيين ومصوري الفوتوغرافيا، وللتيسير على الإمبراطورة خلال رحلتها إلى الصعيد طلب الخديوي من مارييت باشا أن يعد كتيبا باللغة الفرنسية لتتعرف من خلاله الإمبراطورة وباقي المدعوين على بعضا من سمات الحضارة الفرعونية[87]، كما أصدر أوامره إلى مسئولي السكك الحديدية بانتداب أثنين من أمهر عاملي التلغراف أحدهما للإشراف على محطة تلغراف المنيا والأخر للإشراف على تلغراف بني سويف بالرغم من سير حركة البريد بشكل طبيعي في هذه المناطق وذلك للعمل على سرعة وصول التلغراف الوارد للإمبراطورة من باريس ومنع تأخره [88]، ووجه أوامره إلى مدير أسنا بضرورة إجراء الترميمات اللازمة للأماكن الأثرية لأن الإمبراطورة أوجيني سوف تمر بهذه المنطقة[89]، ويقال أنه حينما أرادت الإمبراطورة خلال رحلة سياحتها بالوجه القبلي أن تدخن الحشيش لمعرفة مدى تأثيره على النفس طالب الخديوي على الفور بإحضار كميات من الغلايين والدخان الجبلي والإستانبولي إلى الصعيد[90].

ومن مظاهر اهتمام الخديوي إسماعيل بالإمبراطورة أوجيني حرصه الدائم على تلبية جميع رغباتها وظهر هذا الأمر جليا حينما أبدت رغبتها في حضور عرس مصري صاح إسماعيل قائلا: " يا لها من مصادفة سعيدة يا صاحبة الجلالة.. يقام اليوم بالتحديد عرس بالقصر" وسرعان ما استأذن الإمبراطورة بالانصراف.. وقام باستدعاء موظف شاب يعمل بالقصر وقال له بصيغة الأمر "إنك ستتزوج الليلة"[91]، وأكد هذه الرواية لكن بشكل أخر أحمد شفيق باشا الذي كان معاصرًا لهذه الحفلات حيث قال بأن الخديوي استدعى اثنين من رجال دولته وهما إبراهيم توفيق بك ونشأت بك وأقام لهما من جيبه الخاص حفل زفاف فخم على إشراقتين من الإشراقات الكثيرة التي حفلت بها قصوره [92]، كل هذا إشباعا لرغبة الإمبراطورة في مشاهدة العادات والتقاليد المصرية المتبعة في الأفراح. وبالرغم من هذا التأكيد فأن الوقائع المصرية التي قدمت وصفا دقيقا لحفلات افتتاح القناة لم تشر إلى أية حفلات زفاف تمت خلال فترة إقامة الإمبراطورة بمصر بل أشارت فقط إلى مصادفة الإمبراطورة لزفة عروس بلدي في طريق عودتها من زيارة شجرة السيدة زينب وسراية القبة وسرت لذلك كثيرا [93]. وترى الباحثة أن الخديوي الذي سخر كل شيء لمجرد الفوز بنظرة ارتياح في عين الإمبراطورة لن يعجزه أن يقيم من أجلها حفل زفاف مهما كلفه ذلك من نفقات لاسيما وأنها هي من طلبت منه ذلك.

ولعل أكبر دليل على حرص الخديوي إسماعيل على إرضاء الإمبراطورة قيامه بتغيير الموعد الرسمي المحدد لحفلات افتتاح القناة وتأجيله لستة أسابيع أخرى، فبعد أن سبق وحدده في الأول من أكتوبر عدل عنه وجعله في السابع عشر من نوفمبر لحين انتهاء فصل الصيف واعتدال حرارة الجو وذلك حتى لا تؤثر تلك الحرارة على مزاج الإمبراطورة وتؤدي إلى تعكيره وعدم رغبتها في البقاء بمصر خاصة وأنها لم تتعود على ذلك الجو في بلادها [94]، وابتهاجا بمجيء الإمبراطورة إلى مصر فقد أصدر الخديوي إسماعيل أوامره بالإفراج عن بعض المسجونين وذلك تكريما لها[95].

وأدى اهتمام الخديوي الزائد بالإمبراطورة إلى نسج القصص والأساطير حول علاقة الخديوي بها ومن ذلك القصة الشهيرة التي ترددت حول المنحنى الحاد جدا الذي لا يوجد أي مبرر لوجوده بشارع الأهرام- ذلك الشارع الذي قام إسماعيل بتمهيده خصيصا ليتمكن ضيوف الحفل من الذهاب إلى أهرام الجيزة بدون عناء-وهذه القصة تدور حول أن الخديوي أمر بوجود هذا المنحنى لهدف خبيث في نفسه ألا وهو رؤيته الإمبراطورة أوجيني الجالسة إلى جواره تتأرجح بين ذراعيه[96]. وترى الباحثة أنه على الرغم من أن

هذه القصة يصعب التحقق من صحتها إلا أنها مبالغ فيها بشكل كبير، فلم يكن الخديوي إسماعيل بحاجة إلى إنشاء مثل هذا المنحنى ليحظى بضم الإمبراطورة بين ذراعيه فمن السهل عليه جدا الفوز بهذا الأمر دون اللجوء إلى تلك الحيلة الرخيصة والتي تتنافى مع الرقي الذي كان عليه إسماعيل، فمثلا كان بإمكانه الاستمتاع بتمايل الإمبراطورة عليه من خلال الرقص معها في ليالي البالل[97] الكثيرة التي شهدها حفل افتتاح القناة أو من خلال الجلوس إلى جوارها على مائدة العشاء الأسطوري[98] الذي أقامه لضيوفه بالإسماعيلية ليلة 18 نوفمبر 1869م وبالرغم من ذلك فلم يفعل شيئا من هذا القبيل فلا هو رقص مع الإمبراطورة ولا هو جلس إلى جوارها على مائدة الطعام، وبالتالي فأن هذه القصة تعد من قبيل الشائعات فمن المرجح أن وجود هذا المنحنى مجرد عيبا مهنياً هندسيا يعود إلى السرعة الرهيبة التي تم خلالها إنشاء هذا الطريق.

يضاف إلى ذلك أن الإمبراطورة أوجيني كانت من وجهة نظر الخديوي إسماعيل أهم شخصية في الحفل خاصة وأنه تفانى في إرضائها وجعل كل شيء رهن إشارتها وطوع بنانها فهي لم تكن بالنسبة له مجرد امرأة جميلة وقع أسير حبها فحسب. بل كانت أيضا صاحبة السيطرة والنفوذ على زوجها الإمبراطور نابليون الثالث ووزير خارجيته المسيو لافاليت وأن أي إشارة ارتياح منها لهذين الرجلين كفيلة بتحقيق رغبات إسماعيل التي كان من أهمها في ذلك الوقت تأييد إعلان استقلال مصر عن الدولة العثمانية وإنشاء المحاكم المختلطة [99]، كما أن تمثيل الإمبراطورة لدولة فرنسا صاحبة النفوذ الأول على الخديوي كان من العوامل التي أدت إلى اهتمامه بالإمبراطورة وذلك بحكم تربيته الفرنسية والفترة التي قضاها بباريس ومعاشرته للفرنسيين واتصاله بهم بالإضافة إلى إعجابه الشديد بأساليبهم الحياتية وميله إلى محاكاتهم [100].

ومن القصص الطريفة الأخرى التي ذاعت شهرتها في القاهرة آنذاك أن هدية وداع الخديوي للإمبراطورة كانت "مبولة غرفة نوم" من الذهب الخالص تتصدرها ياقوته حمراء نقشت عليها بالفرنسية عبارة "عيني, على الأقل ستظل معجبة بك إلى الأبد "! كما ذاع أيضا أن البروتوكول الخاص بزيارة أوجيني لم يسمح بأن يصطحبها الخديوي إلى فراشه[101].

حضور الملوك إلى بورسعيد

بعد أن عاد الخديوي إسماعيل من رحلته مع الإمبراطورة أوجيني في صعيد مصر سافر إلى الإسكندرية ومنها إلى بورسعيد لاستقبال عواهل العالم الأوروبي القادمين بناء

علـى دعوتـه للمشـاركة في حفـلات افتتـاح القنـاة فوصلهـا في 13 نوفمبر حيث كانت سـفن العالم قد أمتها من جميع الجهات واصطفت الأسـاطيل المختلفة بما فيها الأسـطول المصري في المرفأ الفسـيح الذي أنشـأته شـركة القناة أمام بورسعيد، كما انتظمت العساكر المصرية علـى ضفـاف القناة حتى الإسماعيلية لحفظ نظام الحفلات وزيادة بهجتها، وبعد سـاعات من وصول الخديوي إلى بورسـعيد أطلقت المدافع معلنة قدوم أمير وأميرة هولندا فأحسـن الخديـوي اسـتقبالهم، وفي اليـوم التالـي14 نوفمـبر وصـل" فردينانـد دي بيسـت" وعائلتـه إلى بورسـعيد، كمـا أطلقـت المدافع في 15 نوفمبر 1869م معلنـة وصول الإمبراطور فرنتز جوزيف إمبراطور النمسـا، وكان بمعيته المسـيو دي بوسـت والكونت أندراسـي رئيس وزراء المجـر، وفي يـوم 16 نوفمـبر علت أصـوات المدافع ثانية معلنة وصـول المدرعة الألمانية المقلة البرنس فردريك ويلهلم ولي عهد مملكة بروسيا، وقدم الخديوي إلى هؤلاء العواهل جميعا التحية التي تليق بهم[102] .

ومـا كادت تلـك المدافـع تسـكت لحظـة إلا وعـادت إلى الدوى مـرة ثانيـة، لظهور عدد ضخم من السفن تتقدمه السفينة (الإيجل) وعلى ظهرها الإمبراطورة أوجيني، يحف بها حاشيتها من كبار نبلاء فرنسا وقريناتهم وجمع من وصيفاتها، وفي تلك الأثناء امتلأ مرفأ بورسعيد بالسفن الحربية وضباطها وأركان حربها وموسيقاها الحربية كما خفقت الأعلام عاليـة مرفرفـة، وغص الشـاطئ بالطوبجية المصرية والجماهير الضخمة من المشـاهدين والمدعويـن الممثلـين المدنيـة الحديثـة والقـوى البشـرية في أبهـى معانيهـا، وعندمـا وصلـت الإمبراطـورة إلى مينـاء بورسـعيد أعجبـت بعظمـة الاحتفـالات وعبرت عن ذلـك بقولها:" ياالله !لم أر في حياتي شيئا أجمل من هذا!" وما إن رست باخرتها في المرفأ إلا وأسرع إليها الخديوي وهنأها على سلامة الوصول وأكد لها أن وجودها خير ما يتفاءل به كما أعرب لها عن سـعادته وارتياحه وشـكر تشـريفها له بالحضور وترأسها لهذه الحفلات المجيدة، وتبعه في تقديم التحية للإمبراطورة كل من إمبراطور النمسـا والمجر، وولي عهد بروسـيا وباقي الملوك والأمراء وكانت بدورها ترد التحية إلى الجميع كل بما يليق به، ثم أخذ الجميع بعد ذلك يستعدون لحفل افتتاح القناة المباركة[103].

وقد بدأت المهرجانات باحتفال ديني إسـلامي مسـيحي في 16 نوفمبر 1869م أشـرف على تنظيمه لاروش (Laroche) مهندس الشركة في بورسعيد وفي هذا الاحتفال تم تشييد ثـلاث منصـات أمام رصيـف أوجيني" كسـيت جميعها بالحريـر والديباج وزينـت بالإعلام وفرشـت أرضهـا بالبسـط النفيـس ونشـر في أرجائهـا الزهـور والرياحـين [104]"، وخصصت

المنصـة الكبـرى للملـوك والأمـراء وكبار المدعويـن وخصصت المنصـة الثانية لعلمـاء الدين الإسـلامي ومنهم الشـيخ محمد المهدي العباسي والشـيخ مصطفى السقا وخصصت المنصة الثالثة لرجال الدين المسيحي يتقدمهم المونسينور بوير الرسول البابوي ومن ورائه بطريرك كنيسـة القصر الإمبراطوري في باريس- الذي تولى عقد قران ديليسـبس على لويس هيلين أوتار-التي تصغره بأكثر من أربعين عاماً- بعد أيام معدودة من حفلات الافتتاح- [105]، كما نصبوا على الشـاطئين الأسـيوي والإفريقي المظلات البديعـة لجماهير المدعوين والمتفرجين وفي صدر هؤلاء جميعا مظلة لمؤسسـي الترعة ومجلس إدارتها، وأخرى لرؤسـاء الشـركات التجاريـة العظمـى في العـالم ومندوبيهـا وثالثة لرجـال الصحافة العالميـة، واصطف الجنود المصريـين بـين الرصيف والمنصات الثلاث ليتمكنـوا من حفظ النظام ومنع الازدحام حولها وترتبـت الطوبجيـة بـين الرصيـف الداخل في البحر مـن جهة الغرب ومـكان الحفل الكبير، ووقفت السفن الحربية والتجارية- التي بلغت ثمانين سفينـة- في البحـر أمام ميناء بورسعيد علـى شـكل قـوس بديع المنظر، وفي السـاعة الثالثـة ظهرا وبعد أن فرغ جميـع المدعوين من تناول الطعام بدأت الموسيقى تصدح [106].

وشـرع الموكب الفخم يتقدم ليجلس الجميع في المكان الذي أعد له، فقد ضمت المنصة الكبرى كبار المدعوين حيث جلس عليها الخديوي إسماعيل والإمبراطورة أوجيني وفرانسوا جوزيـف إمبراطور النمسـا وملك المجـر والأمير فردريك ويلهلهم ولي عهد بروسـيا والأمير هنـري شـقيق ملـك هولندا والأميرة قرينته والسـير هنري إليوت سـفير إنجلترا بالأسـتانة وعقيلتـه الليـدي إليـوت والأمـير مـورا والأمـير محمـد توفيـق ولي العهـد والأمـير هوهنلوه، والجنرال إجناتيف سـفير روسـيا بالأسـتانة وعقيلته والأمير طوسـون باشا بن محمد سعيد باشـا وشـريف باشا ناظر الداخلية ونوبار باشا ناظر الخارجية وشاهين باشا ناظر الحربية والبحريـة ورياض باشـا خازندار الخديوي والمسـيو فردينان ديليسـبس والأمـير عبد القادر الجزائري والمسـيو دوبسـت والكونت أندراسـي من وزراء النمسـا، والبارون بروكنش سـفير النمسا بالأستانة [107].

وفي منتصـف اليـوم الأول لهـذا الاحتفال خرج موكب ترأسـه زكي بك - رئيس مراسـم الخديـوي- وسـط صفـين مـن الجنود المصريين وذلك من شـارع بورسـعيد الرئيسـي متجها صوب المنصات الثلاث والتي وقف أسفلها فتيات صغيرات كن يقمن بالإشراف على بيتا من بيوت الأيتام ببورسعيد ويرتدين ملابس بيضاء أعدتها لهن راهبات الراعي الصالح- السيد

المسيح-، وتبع هذا الموكب ضباط الأساطيل ثم أميرة هولندا تتكئ على زراع الأمير محمد توفيق باشا، ثم عزفت الموسيقى اللحن الوطني الفرنسي، كما ظهر العلم الفرنسي خفاقا بين أعلام وأسلحة النمسا والمجر. وترأست الإمبراطورة أوجيني الموكب وهي مستندة على ذراع الإمبراطور فرانسوا جوزيف وفرديناند دليسبس الذي وضع الوشاح العثماني الأكبر الذي منحه له الخديوي إسماعيل وجلس على جهة اليسار من منصة الملوك الكبرى مرتديا معطفا مبطنا بفرو أخضر مطرز بالذهب، ومن حوله العلماء، وبطريرك الإسكندرية وصاحب السيادة "بوير"(Bauer) [108].

وابتدأت الحفلة بتلاوة آيات الذكر الحكيم[109]، ثم قام علماء الدين الإسلامي وأدوا شعائر الإسلام بما فيها الحمد والثناء، ثم ألقى الشيخ إبراهيم السقا- شيخ الجامع الأزهر- كلمة تبريك باللغة العربية، ثم قام رجال الدين المسيحي وأدوا شعائر الديانة المسيحية التي شاركهم فيها كل من شاء من المسيحيين وعلى رأسهم الإمبراطورة أوجيني والإمبراطور فرانسوا جوزيف، ثم نهض المونسينور بوير مرشد قصور التويلري وألقى خطبة تبريك باللغة الفرنسية وجه من خلالها عبارات الشكر والثناء، لعدد من المتواجدين كان على رأسهم الخديوي إسماعيل والإمبراطورة أوجيني والإمبراطور فرنتز جوزيف وفرديناند ديليسبس، وفي المساء قدمت الموائد التي حوت ألذ وأطيب أنواع الأطعمة والخمور المستوردة من الخارج [110] .

وفي تمام الساعة الثامنة من ليلة الاحتفال الديني بدت الزينات تضيء شاطئي أسيا وإفريقيا وتجعل الليل ساطعا كنهار جميل، وأخذت السفينة المصرية المحروسة- وهي في أبهى زينتها- تطلق بين الآونة والأخرى مدافعها في الفضاء، وبينما الأفراح والأعياد قائمة على أشدها أتت الرياح بما لا تشتهي السفن حيث ترددت إشاعة بغيضة أخذت تنتشر في جميع أرجاء المحروسة حتى وصل صداها إلى باريس، وتلخصت هذه الإشاعة في أن الإمبراطورة أوجيني حينما أيقنت أن قناة السويس لا تصلح للملاحة البحرية- وأن مشروع ديليسبس مجرد وهم وخيال مريض لن يتحول إلى واقع ملموس- ركبت السفينة الإيجل وعادت إلى بلادها، وأن الإمبراطور فرنتز جوزيف عاد إلى تريستا وأن بقية الضيوف على وشك الرحيل، كما انتشرت إشاعة أخرى وهي أن عقبة هائلة وقفت سدا منيعا في طريق السفن، وأن فرديناند ديليسبس فقد عقله وانتحر، بالإضافة إلى اشتعال النيران في منازل الإسماعيلية وهروب مهندسي الشركة [111] .

وكان مصدر هذه الشائعات أن ديليسبس رأى قبل ليلة الافتتاح أن تجري المقاييس على المجرى الملاحي للقناة للتأكد من خلوه من أي عائق، فأمر أن تقام المقاييس كل عشرة أمتار بدلا من مائة متر التي أجرتها الشركة في السابق، فأسفرت هذه العملية عن وجود صخرة ولكنها أزيلت في الحال وانتهت المشكلة، ثم رأى دليسبس بعد ذلك- زيادة في الاطمئنان- أن تقوم سفينتان حربيتان بالإبحار في مجرى القناة حتى السويس كطليعة لأسطول الملوك المزمع انطلاقه عند افتتاح القناة لكن إحدى هاتين السفينتين وأسمها لطيف جنحت في المجرى وسدته عند القنطرة شمال الإسماعيلية، وفي تلك الأثناء كان الخديوي إسماعيل موجودا بمدينة الإسماعيلية ليشرف على ترتيبات الاحتفال هناك فما إن وصله نبأ جنوح الفرقاطة المصرية لطيف في المجرى الملاحي للقناة حتى أسرع ليلا إلى بورسعيد وأحضر معه ألف جندي بحري من الأسطول المصري المرابط بهذا البلد- ونجح هؤلاء الجنود في إبعاد السفينة عن المجري وإلصاقها بالساحل الشرقي للقناة وبالتالي اختفت المشكلة التي باتت تؤرق دي ليسبس دون أن يعلم بها أحد من المدعوين، خاصة وأن الخديوي إسماعيل كان مستعدا للتضحية بأي شيء في سبيل التخلص من هذا العائق الذي كان من المؤكد له أن يكدر صفو المهرجانات، فوصل به الأمر إلى حد التفكير في تدمير السفينة الجانحة والاستغناء عنها كلية على الرغم مما قد يترتب على هذا الأمر من الإضرار المادي بالبحرية المصرية وقد صرح بذلك دي ليسبس نفسه، حين أخبره الخديوي بعزمه على نسف تلك السفينة إذا فشلت محاولات استخلاصها. وأمام هذا الموقف الشجاع من إسماعيل سالت الدموع من عين دي ليسبس بل إنه لم يتمالك أعصابه وسارع إلى معانقة الخديوي إسماعيل[112] .

وعقب ثبوت كذب الإشاعة السالفة عادت الأمور والأفراح إلى مجراها الطبيعي، ففي صباح يوم 17 نوفمبر تقدمت السفينة الإيجل إلى ميناء بورسعيد على متنها الإمبراطورة وبجانبها فرديناند ديليسبس ممسكا بيدها، وما إن وصلت الإيجل إلى الفرقاطة المصرية " لطيف" إلا وأطلقت طلقاتها في الهواء كنوع من الترحيب والإجلال فظنت الإمبراطورة وظن باقي الأمراء والمدعوين على السفن الأخرى أن السفينة " لطيف" وضعت في هذا المكان خصيصا لتحيتهم، ومن ثم أعجبت الإمبراطورة بهذه الفكرة الجميلة التي تنم عن شدة العناية والاهتمام بها، وشكرت لإسماعيل جميل صنعه وبديع ذوقه، وهكذا حولت العناية الإلهية هذه الفرقاطة من عقبة مخيفة إلى وسيلة من وسائل البهجة والفرح في هذه الاحتفالات[113].

ومن الجدير بالذكر أن شـاطئ بحيرة التمسـاح كان غاصا بالمتفرجين الذين أتوا من مختلـف أنحـاء القطـر المصري لمشـاهدة حفـلات الافتتاح اسـتجابة لرغبـة الخديوي الذي أوعـز إلى مديـري الأقاليم ومشـايخ العربان بضرورة إرسـال أعداد مـن الأهالي من عربان وفلاحين وصعايدة وسودانيين بنسائهم وأطفالهم وحيواناتهم وأدوات المعيشة الخاصة بهم لينتشـروا على طول القناة في الأكواخ والخيام والعشـش، وسـخر في ذلك السـكك الحديدية للعمل على نقل هؤلاء مجانا، وبذلك تم تمثيل جميع أطياف المجتمع المصري في ذلك الوقت في حفل افتتاح القنـاة [114]، وكان هؤلاء المصريين ينتظرون بفارغ الصبر ظهور البـواخر المقلة للإمبراطـورة وباقـي الملوك وبينما هـم كذلك إذا بأفواج من المراكب الحربية تملأ البحيرة مـن جهـة السـويس، وإذا بالسـفينة الإيجـل تتهـادى في سيرها وعلـى متنهـا الإمبراطـورة أوجيـني، فتعالـت أصـوات الجميع بالتهليل والترحيب وأطلقت المدافع من كل مكان، وتقدم الخديوي من الإمبراطورة محييا لها ثم عانق دي ليسبس الواقف بجوارها [115] .

وكان يتبـع سـفينة الإمبراطـورة أربعـين سـفينة أخـرى كان مـن بينهم اليخـت جريف (Griff) وعلـى ظهره الإمبراطور فرانسـوا جوزيف واليخـت جريل (Grill) يقل ولي عهد بروسـيا والفرقاطـة الإنجليزيـة رابيـد (Rapide) تحمل السـير اليوت والسـفينة الحربية الروسـية اركونتيـا (Arcontia) وعلـى ظهرهـا الجنـرال إجناتيـف، وكذلـك السـفينتين اليزابت وجرجا تحمل باقي المدعوين الرسميين والسـفينة بيلوز وعلى رأسـها مجلس إدارة شـركة قناة السـويس [116]، وما إن وصلت الإمبراطورة إلى الإسـماعيلية حتى امتطت صهوة جواد مطهم، وانطلقت جهة بوغاز القرش يصاحبها فرديناند دي ليسبس وبعض القيادات العاملة بشـركة القناة وكوكبة من الفتيات الفاتنات، فاسـتقبلها الخديوي كإلهة من إلهات الجمال في القصر الذي أعده لها ببحيرة التمسـاح حيث نثر تحت قدميها صنوف شـتى من الأبهة والبذخ، وبعد أن مكثت ساعة بهذا القصر استمتعت خلالها بلذة ما أقامه الخديوي لهـا، عـادت إلى مدينـة الإسـماعيليـة علـى ظهـر هجينهـا ثـم اتجهـت بعد ذلـك إلى قصر فردينانـد ديليسـبس، فاسـتراحت فيـه لبعض الوقت، ثم اسـتقبلت سـيدات الإسـماعيلية، وكانت قد أنبأتهن مقدما برغبتها في رؤيتهن هناك فأظهرن لها مشاعرهن الجميلة نحوها وكانت هذه الأوقات من أجمل لحظات حياتهن [117] .

وعندما دقت الساعة الثامنة توجه بعض الملوك والأمراء إلى قصر الخديوي إسـماعيل لرد التحية إليه، وكان من بين هؤلاء الملوك إمبراطور النمسا، وولي عهد بروسيا، فقابلهم الخديـوي جميعـا بمثـل مـا قابل بـه الإمبراطورة أوجيـني من التعظيـم والإكـرام. وانقضى

نهار هذا اليوم في تبادل الزيارات والتعارف بين الملوك والأمراء [118]، وفي المساء توهجت مدينة الإسماعيلية بالأضواء التي شملت جميع الأرصفة والشوارع والميادين والسفن وقصر الخديوي والذهبيات الراسية على ضفاف الموانئ [119]، وفي تمام الساعة السابعة مساءا أخذ الضيوف يستعدون لتناول طعام العشاء الذي قدم- لستة آلاف مدعو- على عدة موائد جلس في صدر المائدة الرئيسية منها الإمبراطورة أوجيني وعن يمينها فرانسوا جوزيف وعن يسارها فردريك ويلهلم ولي عهد بروسيا وإلى يمين الإمبراطور فرانسوا جوزيف عقيلة السير إليوت سفير إنجلترا بالأستانة ثم الجنرال إجناتيف سفير بروسيا بالأستانة وإلى يسار ولي عهد بروسيا عقيلة سفير بروسيا ثم السير هنري إليوت وأمامهم جلس الخديوي إسماعيل وإلى يمينه أمير هولندا فالأمير مورا وإلى يسار الخديوي مدام بواز ثم فرديناند دي ليسبس [120]، وتعد هذه المائدة من أشهر ولائم التاريخ على الإطلاق ليس فقط لأنها أقيمت لأشهر زعماء العالم في ذلك الوقت بل لأنها حوت إلى جانب ذلك قائمة من أطيب أنواع الأطعمة المصنوعة بأيدي أمهر طهاة العالم على الطريقتين الإنجليزية والفرنسية. وكانت هذه القائمة- والتي مدت في قاعة فسيحة بقصر الخديوي بالإسماعيلية - على النحو التالي:

الأطباق الرئيسية.

-الأسماك.

أسماك البحر المتوسط "دنيس"، قاروص، وقار، موسى"- لحم بقري مسلوق، "روزبيف" مطهي على الطريقة الإنجليزية، لحم على قاعدة هلامية " جلاتين " من مدينة بيريجية الفرنسية - فخد الخنزير أو كتفه مملحة ومدخنة- خبز باللحم الشامي العصاج على موقع حصين- طائر الفيسانوس (Faisan) !!على قاعدة هلامية " جلاتين "- فطائر محشوة لحم جاموسي رضيع "بتلو"على الطريقة الفرنسية - لسان بقري مسلوق بالبخار على الطريقة الإنجليزية- هلامية من لحوم طائر السمان - حرباء الثور!!! " فيليه على طريقة القصر الإمبراطوري الفرنسي"

-السلطات.

جمبري سويسي مسلوق مع الجرجير - مخلل لفت مع الشمبانيا - سلطة روسية -هليون إيطالي مع زيت حار .

-**المشويات** .

فخد على الطريقة الفرنسية - ديك روسي مضاف إليه عصير اللفت - طائر فاسيانوس بالجرجير - طائر النعام " مسمن " محشي بالسمان

-**الحلو**.

بودنـج الكريـز- بودنج دبلومـات " نوع من الحلوى بالبسـكويت والكريمة" بالأناناس- بسكويت مزخرف بالشيكولاته البيضاء-فخفخينة تركي مكونة من طبقات مختلفة للروائح- عصائـر مثلجـة قلـوب حلـوى- تورتـات مختلفة [121].ويبدو علـى هذه القائمة الـتي تكاد تخلو مـن الأطعمـة المصريـة أن نفقاتهـا كانـت باهظة للغاية ويؤكـد ذلك ما ذكـره أحد الضيوف الفرنسـيين حـين نهـض عـن المائدة بعـد أن التهم ما عليهـا التهام النهم حيـث قال لصديق له - كان جليسه على تلك المائدة- وهو يمرر يده على بطنه من شدة الشبع لقد أكلت ثروة ثلاثة فلاحين مصريين[122] .

وبلـغ مـن ضخامة تلك الوليمة أيضا وحرص الخديوي على تنظيمها أن صدرت الأوامر بتعيين بعض القيادات المعروفة آنذاك للعمل على إدارتها، ومن ذلك على سبيل المثال تعيين داود بـك مـيرالاي عسـكرية لإدارة وملاحظـة المطابخ طوال فترة الوليمـة، وتعيين علي بك حسـيب لاسـتلام كافة اللوازم والاحتياجات وصرف ما يقتضي صرفه من المطابخ، وتعيين علي بك جودت لتلبية احتياجات جميع ضيوف الوليمة من المطابخ [123].

علـى كل فقـد أقـام الخديـوي إسماعيـل مرقصـا لمائة مدعو- بعـد فراغهم مـن تناول العشـاء- تحت رئاسـة الإمبراطورة أوجيني حيث رقص الجميع على أنغام الموسيقي الغربية التي امتزجت بمناظر الألعاب النارية البديعة والزينات المتألقة الأنوار، وواكب هذا المرقص مقصفا شمل ألذ المأكولات والمشـروبات، وكما سـبق القول فأن رقص الملوك وذوي التيجان أخـذ مـن هيبتهـم وحط من شـأنهم في نظر الضيـوف من ذوات النزعة الشـرقية المحيطين بالقصر والخيام، لأنهم كانوا حتى تلك الليلة يعتقدون أن الرقص والقصف شأن الراقصات فقـط والسـكارى من الرجال فمـا كادوا يصدقون أعينهم حينمـا رأوا الإمبراطورة العظيمة أوجيـني والإمبراطـور فرنتز يوسـف، وفردريك غليوم والخديوي نفسـه يرقصون ويمرحون كباقي المدعوين، بل وأكثر من ذلك أن التقدم في السـن لم يقف حائلا بين ديليسـبس وبين أخذ نصيبه من الرقص، كما رقص جميع الضيوف فيما عدا الأمير عبد القادر الجزائري الذي ظل محافظا على " وقاره واتزانه[124].

وهكذا ظل الرقص والفرح والغناء قائمين حتى صباح اليوم التالي الموافق 18 نوفمبر حيث خرج الضيوف في نزهة خلوية بضواحي مدينة الإسماعيلية أعدها لهم الخديوي إسماعيل في موكب حافل من العربات الملكية الفاخرة، وتقدم هذا الموكب عربة فاخرة يجرها أربعة خيول وبها الإمبراطورة أوجيني والإمبراطور فرنتز يوسف، ثم تبعهم عربة أمير وأميرة هولندا ووراءهما الأمير مورا في عربة يجرها جواد مطهم يقوده الأمير بنفسه تم تتابعت العربات التي تقل باقي الملوك والأمراء، أما الخديوي إسماعيل فكان فوق عربة يجرها اثنان من أجود الخيول يقودها أيضا بنفسه، ويتقدم الجميع على بعد خطوات من عربات الملوك بعضا من السياس والقواصة بالإضافة إلى مشايخ العربان الذين كانوا يقومون بألعاب الفروسية المدهشة أمام موكب الملوك[125]، وشهد عصر ذلك اليوم سباقا للخيل في صحراء الإسماعيلية نظمه شاهين باشا ناظر الجهادية والبحرية بخمسة عشر ألفا من العساكر، وكانت الدعوة لهذا السباق مفتوحة بحيث سمح للجميع بالدخول مجانا[126].

وفي المساء عاد الضيوف إلى الولائم وإلى حفلات الرقص التي تفنن الخديوي في جعلها ساحره للعقول[127]، وفي صباح اليوم التالي أقلعت السفن والبواخر من مرفأ الإسماعيلية نحو برزخ السويس وفي أثناء ذلك فضل الضيوف وفي مقدمتهم الإمبراطورة أوجيني المبيت على ظهر البحيرات المره، فإنيرت جميع السفن وأطلقت الألعاب النارية المختلفة الألوان والأشكال وعزفت الألحان الموسيقية، وشهدت تلك الليلة حفلا تنكريا كبيرا نظمه إسماعيل صديق المفتش-على ظهر إحدى الذهبيات الراسية بمنطقة البحيرات المره وحضره كبار المدعوين من الملوك والأمراء والنظار والسفراء حيث ارتدى هؤلاء جميعا ملابس تنكرية مختلفة استوحت فكرتها من وحي الأساطير المصرية والأوروبية وقامت العديد من الصحف العالمية والأوروبية بتناول تفاصيل هذا الحفل الأسطوري الذي نال إعجاب الجميع[128] .

وفي الصباح واصلت السفن سيرها حتى وصلت السويس في صباح يوم 20 نوفمبر فدوت المدافع مؤذنة بانتهاء الرحلة وكتبت الإمبراطورة في سجل الإيجل تلك العبارة " وصلنا إلى السويس في 20 نوفمبر سنة 1869م ثم وقعت عليها وتبعها في هذا التوقيع كل من كان معها ثم أرسلت برقية إلى باريس باجتياز القناة وانتهاء الحفلات[129]، وتخليدا لهذا الافتتاح العظيم ضربت عملة مخصوصة له أطلق عليها ميدالية تذكارية لافتتاح قناة السويس[130].

وبعد انتهاء الحفلات لم تغادر الإمبراطورة السويس مباشرة ولكنها قررت البقاء يومي 20و21 نوفمبر لتتمكن من زيارة الأماكن الأثرية هناك، وكان من ذلك زيارة المنزل الذي أقامـه نابليـون بونابـرت(Napoleon Bonaparte I) أثنـاء الحملة الفرنسـية على مصر كما ذهبت إلى الشـاطئ الأسـيوي وزارت عيون موسـى وركبت الجمل في هذه الرحلة، وكان من المقرر أن تزور الإمبراطورة أماكن أخرى خلال رحلة سياحتها بالسـويس ولكنها عادت متأخرة من رحلتها في منطقة عيون موسى، لذا فقد أبحرت سفينتها في يوم 22 نوفمبر إلى بورسعيد ومنها إلى طولون[131] وأهدى الخديوي إسماعيل للإمبراطورة أوجيني عند رحيلها سريرا من الفضة الصب الخالصة مطعما بالماس والأحجار الكريمة[132] .

أما الخديوي وباقي المدعوين فقد عادوا إلى السـويس ثم إلى المحروسـة وخير كل من شـاء مـن هـؤلاء المدعوين بقضاء ما شـاء من الأيـام في القطر المصري علـى نفقة الخديوي الشـخصية والـتي تعـني بلا شـك نفقـة الخزانة المصريـة، وبالفعل اسـتجاب لهـذه الدعوة عـدد كبـير من المدعوين، كان في صدارتهم الإمبراطـور فرنتز جوزيف والأمير هنري أمير هولنـدا[133] وتم الاعتنـاء بهـؤلاء الضيوف وتحملت الخزانة المصرية جميـع نفقاتهم بما فيها النفقات الشخصية كالاستحمام والاغتسال، ومن مظاهر إكرام الخديوي لضيوفه الأطعمة والأشـربة الفاخرة التي كانت تقدم إليهم من ثلاث إلى أربع مرات في اليوم الواحد وكانت تحوي أشـهى وألذ ما طاب[134]. ومن هنا يتضح مدى الأموال الباهظة التي تكبدتها الخزانة المصريـة ثمنـا لهـذه الأطعمـة والخمـور بالإضافـة إلى تكاليـف الدعـوات المجانيـة والإقامة الكاملة للملوك والأمراء وجولاتهم داخل البلاد.

رحلة المدعوين إلى الوجه القبلي.

إلى جانـب الاحتفـالات والأعياد الرسمية التي أقامهـا الخديوي إسماعيل لضيوفه من ملـوك وأمـراء أوروبا فقد أسـتضاف مائة وعشـرين منهم في رحـلات إلى صعيد مصر وقام ماريـيت باشـا بالتخطيـط الكامـل لهـذه الرحـلات، [135] فقـد ألف كتابـاً عن الآثـار المصرية القديمة ليكون دليلا لهؤلاء الضيوف خلال رحلتهم التي أنفق فيها الخديوي ببذخ وإسراف لا مثيل له، لدرجة أن أحد المدعوين تحدث في كتاب له عن كرم الخديوي خلال هذه الرحلة حيـث قـال" لم نصـرف شـيئا بالمرة خلال هـذه الرحلة. كانـت الفنادق في اسـتقبالنا . لقد شـاهدنا كرمـا لا مثيـل له. وضع الوالي تحت تصرفنا كل العربـات والخيول وكل أنواع النقل ويسر لنا كل أسباب النزهة. كان إسماعيل يريد أن يحضر المدعوين من باريس إلى أسوان ومن أسـوان إلى باريس دون أن يكلفهم مليما واحدا. ما أعظمه من أمير وأغناه !فهو يدعو

مائة شخص من فرنسا وأسبانيا وألمانيا والسويد على حسابه إلى مصر العليا، ثم هو يدعو إلى جانب هؤلاء 900 شخص آخرين يأكلون ويشربون ويسمعون الموسيقى ويتنزهون على حسابه. هذا كرم لا مثيل له !"[136]. وترى الباحثة أن هذا الذي يراه الكاتب كرما من جانب الخديوي تجاه ضيوفه الأوروبيين لم يكن سوى حلقة من حلقات الإسراف الجنوني التي انتهت بإفلاس الخزينة المصرية ووضعها تحت الوصاية الأوروبية.

وقد حرص الخديوي قبيل قيام ضيوفه بهذه الرحلة على إعداد حفل استقبال فخم لهم بسراي قصر النيل حدثهم فيه عن الحالة التي أصبح عليها الفلاح المصري في عهده والرخاء[137] الذي شمله، ثم أقلتهم السفن إلى الصعيد في رحلة كانت مليئة بكل مظاهر العناية والاهتمام، حيث أبحرت بهم المراكب في النيل إلى أسوان وعلى طول الطريق أقيمت لهم الحفلات، ففي أسيوط أقام لهم مديرها حفلا راقصا شهد فيه المدعوون فنون الرقص الشرقي، وأقيم لهم حفل أخر في قنا، أما في الأقصر فقد قضوا فيها ثلاثة أيام توجهوا بعدها إلى أسوان ثم عادوا إلى بلادهم[138].

وفي العموم فأن ما أقامه الخديوي في تلك الحفلات يفوق حد التصور، ولم يذكر التاريخ شبيها له من قبل إذ تجاوزت نفقاتها مبلغا اختلف في تقديره المؤرخون، فمنهم من قدره بمليون وأربعمائة ألف جنية [139] ومنهم من قدره بأربعة ملايين جنية[140] وعلى الرغم من إجماع معظم المؤرخين على مبلغ المليون وأربعمائة ألف جنيه فأن هذا المبلغ في الحقيقة أقل بكثير مما أنفق، ويكفي دليلا على ذلك أن المدعوين لحضور تلك الحفلات وهما ستة ألاف مدعو قضوا قرابة الشهرين في مصر دون أن يحتاج أحدهم أن يضع يده في جيبه لأي شيء فيما عدا المصروفات الشخصية مثل الاستحمام والاغتسال وحتى هذه المصروفات كانت تدفع لهم ببذخ زائد ولو حدث سهوا ودفعوا تلك المصروفات فإنهم كانوا يستردونها[141]، كما أنفق الخديوي على سراي الجزيرة وحدها التي أنشاها خصيصا لراحة ضيوفه ما يقرب من المليون جنيه[142]، ودفع مبلغ 59597 كيسة وكسور قيمة مأكولات ومشروبات وتنظيمات خاصة بالحفل[143]، وسدد مبلغ مائتي ألف جنية إسترليني إلى أحد متعهدي توريد الأطعمة لهذا الاحتفال[144] هذا بخلاف الأموال التي أنفقها في الإنشاء أو الترميم أو التأثيث للكثير من القصور والمسارح ودار الأوبرا وغيرها من المؤسسات الأخرى التي أقامها خصيصا من أجل هذا الافتتاح.

وعبر الفن في تلك الفترة عن هذا البذخ الزائد في حفل افتتاح القناة من خلال مسرحية عرضت على خشبة المسرح الكوميدي الفرنسي وكانت تعرف بالضيف وهي عبارة

عـن عمل مسـرحي يظهر بوضوح مدى التبذير والإسـراف والحفـاوة التي حظي بها ضيوف الحفل حيث دارت أحداث المسرحية حول خواجة يزور الأهرامات ويتنزه في منطقة الأزبكية بل ويتنقل في جميع الأماكن دون أن يغرم قرشـا واحداً بحجة أنه "ضيف"، ولكن للأسـف لم يسـتمر عـرض المسـرحية طويـلاً إذ صـدر الأمـر الخديـوي بواسـطة "درانيـت بك" إلى "تيودور رانسـي" - مدير المسـرح آنذاك- بضرورة منعها وتَحمله مسـئولية الهجوم الشرس الذي سـتوجه إليه أوروبا؛ نظراً لان هذا العمل يضع ضيوف الخديوي في قالب من الإهانة والسـخرية لا يليـق بهم[145].وتـرى الباحثـة أن هـذه الحادثـة تعكس بوضوح مـدى ديكتاتورية الخديوي إسـماعيل وعدم تقبله للنقد الموجه إليه من أي جهة على الرغم من أخذه بمظاهر الديمقراطيـة الحديثـة وحرية الرأي وخلافه، كمـا تظهر حقيقة الخديوي التي كانت تتمثل في كونه حاكما شـرقياً لا يحق لأحد أن يسـأله عما يفعل فله مطلق السـلطات التي تجيز له حريـة التصـرف في كل شـئون الدولـة. الأمـر الـذي أدى إلى تكميم الأفـواه في مصر في ذلك العهد وعدم مقدرة المصريين على الاعتراض على سياسة الحاكم الخاطئة. كما تعكس أيضا حـرص الخديـوي علـى إرضـاء الأوروبيين وإنفاقه الأمـوال الباهظة من أجلهـم حتى لو كان ذلك على حسـاب مصلحة شـعبه فلو أن الملايين التي أهدرت في حفل الافتتاح تم استغلالها في وجوه أخرى لعادت على البلاد بالخير الوفير.

وليـس أدل علـى عظمـة تلـك الحفـلات وروعتها ممـا ردده ضيوف الحفل أنفسـهم من عبـارات تدعـوا إلـى الدهشـة والعجـب لكونها صادرة من أعظم ملـوك أوروبا في ذلك الوقت حيـث قالـت الإمبراطورة أوجيني حينما وصلت أرض الإسـماعيلية "يا إلهي لم أر في حياتي أجمل من هذا" وصاح أمير أوروبي- وكان أحد المدعوين- واصفا الخديوي إسـماعيل " ما أغناه من أمير" وشكا أحد النظار المصريين لنظيره الأوروبي إسراف الخديوي وبذخه حيث قال له" إننا نأكل ياسيدي أحجار الأهرام حجرا حجرا" فرد عليه الوزير ساخرا" لا تهتم سنقرضكم المال اللازم لتشتروا منا الأسمنت لإعادة بنائها "[146]، وقد صدقت مقولته فأن الديـون قد تراكمت على البلاد بشـكل كبير عقـب انفضاض الحفلات مما أضطر الخديوي إلى بيع أسهم مصر في قناة السويس في نوفمبر من عام 1875م [147].

وبالرغم من طابع البذخ والإسراف الشديد الذي صبغ به الخديوي تلك الحفلات فإن هذا البذخ لم يخف عن أعين الأوروبيين الحياة القاسـية التي كان يعيشـها الشـعب المصري في كل مـكان. فقـد ذكـر أحد الضيوف أنه غادر قصر عابدين في منتصف إحدى ليالي شـهر ديسـمبر عـام 1869م فور انتهاء إحدى الحفلات السـاهرة التي أحياهـا إسـماعيل ابتهاجا

بافتتاح القناة وفي طريقه إلى الفندق الذي كان يقيم فيه وجد أشخاصا نائمين على أرصفة الشوارع في ليلة قارصة البرودة فأخذ يسأل نفسه هل هؤلاء البؤساء هم رعايا ذلك الحاكم الذي كنت في ضيافته منذ دقائق معدودة [148].

ويبدو هنا ثمة سؤال يطرح نفسه هو كيف تمكن الخديوي إسماعيل من تغطية نفقات حفل الافتتاح خاصة وأن الخزينة المصرية كانت تترنح من فداحة الديون ؟

يمكن القول أن الخديوي قد استعد لهذا الأمر جيدا قبل عام من بدء الاحتفال حيث اقترض في عام 1868م قرضا مقداره 11890000 جنيه من بنك أوبنهايم، ومن هذا القرض أنفق الخديوي على حفلات افتتاح القناة التي اختلفت الآراء في تقدير قيمتها الحقيقية [149] .

وينبغي الإشارة إلى أنه إذا كان الخديوي إسماعيل قد انفق كل هذه الأموال من أجل افتتاح قناة السويس، فمن الضروري أن تكون هناك أهدافا قوية دفعته إلى ذلك لذا يجب توضيح هذه الأهداف وإلى أي مدى تمكن الخديوي من تحقيقها ؟

الدوافع وراء إقامة حفلات افتتاح قناة السويس عام 1869م.

من الثابت أنه كانت هناك أهداف كامنة وراء الأموال الباهظة التي أنفقت في حفلات افتتاح القناة، وهذه الأهداف لم تكن قاصرة على الخديوي وحده بل شاركه فيها مهندس المشروع- مسيو فرديناند ديليسبس- الذي أراد أن يشد انتباه العالم أجمع إلى الأهمية الاقتصادية المرجوة من هذا المشروع التاريخي، خاصة وأن البعض كان قد راهن على فشله من قبل، لذا فقد أوهم الخديوي إسماعيل بأنه بإقامة حفلات أسطورية لافتتاح القناة يستطيع إقناع العالم أجمع بأنه ملك دولة ثرية وقوية تستطيع أن تنفصل عن الإمبراطورية العثمانية[150]، وانطلت على الخديوي تلك الحيلة تماما وساعد على ذلك أن حلم الاستقلال عن الإمبراطورية العثمانية كان شغله الشاغل منذ أن تولى أمور الدولة؛ ومن ثم فقد أنفق بسخاء منقطع النظير على الإمبراطورة أوجيني وباقي الضيوف من الملوك والأمراء ليحظى بتأييدهم في مشروع استقلال مصر عن الدولة العثمانية واضعا بذلك السلطان أمام الأمر الواقع، ولتأمين هذا المخطط اتفق مع الملك فيكتور عمانويل الثاني- ملك إيطاليا-على أن تتحرك القوات الإيطالية ضد بعض البلدان العثمانية النائية إذا ما حدث وتدخلت تركيا حال إعلان استقلال مصر[151]، وإلى جانب مشروع الاستقلال فقد سعي الخديوي من خلال هذه الاحتفالات إلى إظهار مدى حضارته وثروته التي لا حد لها فيبهر بذلك عيون

ممثلـي أوروبـا في القرن التاسـع عشـر ويرفع من شـأن مصر في أعين الجميـع[152]، بالإضافة إلى أنـه كان يهـدف أيضـا إلى اجتـذاب ثقة الأسـواق المالية الأوروبية لتمـده بما يحتاج إليه من قروض[153] .

والملفـت للنظـر هنـا أنـه علـى الرغـم من ضخامـة وعظمة حفـل الافتتاح فإنـه لم يأت للخديـوي بالاسـتقلال المنشـود؛ لعـدم اتفـاق كلمـة الدول الأوروبيـة ومنها إنجلترا وفرنسـا وكانـت الأخـيرة بدورهـا تخشـى أن يصل الأمر إلى صدام مسـلح بين الخديوي والسـلطان، يعرض التوازن الدولي في أوروبا والشـرق الأوسـط لأخطار جسـيمة ويؤثر سـلبا على مشروع القناة الذي يعد عملا فرنسيا بالأساس[154]، وليت الأمر توقف عند هذا الحد بل أن ضيوف القناة ومعظمهم من ذوي الرؤوس المتوجة وأصحاب النفوذ والسـلطان المالي والسياسـي في أوروبا هم الذين استعبدوا مصر وفرضوا عليها الوصاية المالية الشديدة الوطأة بعد سنوات قليلـة مـن حفـل الافتتاح مما جعلها فريسـة سـهلة للاسـتعمار الأوروبي[155] خاصـة وأن هذه الاحتفالات قد أدت إلى زيادة نفوذ الأجانب بمصر[156].

ويعـد الفرمـان الذي أصدره السـلطان العثماني عقب انفضاض حفل الافتتاح مباشـرة مـن أخطـر النتائج التي ترتبت على هـذا الحفل فأن تلك الحفلات وما صحابها من تجاهل لسـيادة تركيـا على مصر أثارت سـخط السـلطان عبـد العزيز وجعلته يصـدر فرمانا في 24 شـعبان 1286هـ/ 29 نوفمـبر 1869م، جـاء مخيبـا تمامـا لآمـال الخديـوي في الاسـتقلال حيـث حـرم عليـه عقـد أي قـروض جديـدة من أي جهـة خارج مصـر إلا بموافقة شـخصية مـن السـلطان بعـد أن يبـين وجه الحاجة إليهـا، كذلك ألزمـه أيضا بعدم الاتصـال بالدول الأجنبية إلا عن طريق سفراء الباب العالي المعتمدين في هذه الدول، وأيضا منعه من زيادة عدد وحدات أسـطوله وإخضاع ميزانية البلاد لمراقبة الحكومة التركية[157]، وكان سـبب هذا الفرمان الظاهر هو غيرة الباب العالي على مصالح مصر واسـتياءه من تورط إسماعيل في الديـون الباهظـة، ولكـن السـبب الحقيقي لهذا الفرمـان كان رغبة البـاب العالي في إحراج الخديوي والحد من سـلطاته لابتزاز الأموال منه، وفي الحقيقة فأن الخديوي كان في حاجة إلى مـن يغـل يـده عن الإسـراف في الاسـتدانة ويقيـده في تصرفاته المالية، حبـذا لو أن هذا القيد جاء من مجلس شـوري النواب الذي كان ينعقد كل عام[158]. لكنه كان من الطبيعي أن يصمـت برلمـان صنعه الحاكم بيده ليكون مجرد وجهة ديمقراطية أمام العالم الخارجي عن محاسبته على الملايين التي أهدرت على تلك الحفلات أو غيرها.

وبالرغـم مـن الأمـوال الضخمة الـتي تكبدتها مصر سـواء في حفلات افتتـاح القنـاة أو قبـل ذلـك في إنشـائها فأنهـا لم تعد بالنفع إلا على فرديناند ديليسـبس، الـذي انهالت عليه التهاني- من جميع أنحاء العالم- تنسب له فضل هذا المشروع العظيم دون أدنى إشارة إلى جهود مصر في هذا المجال وما قدمته من تضحيات مالية وبشرية [159]، أضف إلى ذلك فقد أحدثت نفقات افتتاح القناة حالة من التخبط المالي الشديد أدى إلى فراغ الخزانة المصرية، وبـدأت آيـات الضيـق والارتبـاك المالي تبـدو على نظارة الماليـة لعدم وجود الأمـوال الكافية لسـداد أقسـاط الديون التي كان قد قرب أجلها؛ لذا أضطر الخديوي اللجوء إلى اسـتدانة قـرض داخلـي بشـروط مجحفـة للغايـة[160]، كمـا لجـأ أيضا إلى اسـتخدام الحيلـة والنصب التجـاري لتوفـير الأمـوال اللازمـة لـه[161]، ثم جاءت الطامـة الكبرى في عـام 1875م عندما أقـدم علـى بيع أسـهم مصر في قناة السـويس للحكومة الإنجليزية بعد خمس سـنوات فقط من افتتاحها.

وبغض النظر عن مظاهر الإسراف الجنوني التي صاحبت حفلات افتتاح القناة، فأن هـذه الحفـلات كان لهـا بعض الجوانب الإيجابية التي انعكسـت بشـكل واضـح على الحركة السـياحية وأدت إلى زيادة أعداد السـياح الوافدين إلى مصر ووصولها في عام 1869م إلى أعلى معدل لها منذ عهد محمد علي، كما لفتت هذه الحفلات الانتباه إلى ضرورة الاهتمام بالآثـار المصريـة القديمـة حيـث وجهـت العنايـة إلى تمهيد الطـرق المؤدية إليهـا وترميم ما يحتـاج منهـا إلى ترميـم[162]، كمـا كان لها دوراً بـارزاً في تقوية العلاقـات المصرية الأجنبية وتضاعف حجم التجارة[163].

الملاحق

ملحق رقم (1)

جزء من نفقات افتتاح قناة السويس

سنه

٢٠٤٤٦١٥٩ ما قبلــه

مصاريف افتتاح القنال

سنه

٤٠٤٤٠ بأمر للمالية ٢٧ ذ القعدة ٨٦ نمرة ١١٦ الافندريكو السفرجي عن مصاريف المسافرين

٧١٨٦ " " ٤ ر آخر ٨٧ نمرة ١٩١ الخواجا اوربان اللوقانده جي ثمن ماكولات ومشروبات للمسافرين

٢٤٧٤ " " ٢ تاريخه نمرة ١٩٣ الخواجا يوسف اللوقانده جي

٢٠٥٦٢٥ " " ١٤ ل ٨٧ نمرة ١٩٢ اثمان ماكولات ومائيات واجر وتكاليف وغيره

١٥٧٧٤ " " ٨ را آخر ٨٩ نمرة ٢٠٢ لوازم افتتاح القنال

١٦٩٤٢٠ " " ٢ غاية را آخر ٨٧ نمرة ١٨٤ صرف اكرام المسافرين ٥٤٠٦٢٩

مبالغ صرفت احسانا

سنه

١٩٦٧ بأمر للمالية ٨ ذ الحجة ٧٩ نمرة ٤٠ للخواجه مكسيموس سكاكيني

١٤٨٢٠ " " ١٩ ذا ٨٠ نمرة ١٥٠ لعمارة مسجد حضرة السيد الدسوقي

٥٠٧ " للدقهلية ٢٢ رسـ تاريخه ثمن احجار للعمدة شريف باشا بناحية ميت عباس

١٧٧٤١ بأمر للمالية ١١ ج ٨١ نمرة ٢٨ الى عبد الرحمن رشدي بك

١٨٥ " " ٢٩ ذا ٨١ نمرة ١٦٩ " "

٧٠٠٠ " " ١٩ ذ ٨١ نمرة ١٥٥ الى الخواجه سابا

١٠٠٥ " " ٢ تاريخه نمرة ١٥٧ الكنيسة البروتستانت النمساوية

١٢٨٢ " " ٥ ل ٨٢ نمرة ١١٢ للخواجه روتير التاجر باسكندرية

٠٤٨٠ " " ٢ تاريخه نمرة ١١٦ الوالدة برنسوبك

٠٢٦٠ " " ٥ را آخر ٨٢ نمرة ٢٠٥ للخواجه ابوبياتو والخواجه اندريه باسكندرية

٠٩٨٨ " " ٥ شعبان ٨٢ نمرة ٦٧ الى السيد البكري

٥٠٠ " للسكة الحديد ٢ ص ٨٤ نمرة ٩ الى ابتس بك

٤٠٤٠ " للمالية ٧ ج ٨٤ نمرة ٥ الى البرنس بوبنانوسكي

٢١٢٠ " " ١٠ ب تاريخه نمرة ٩ الى بنات الكونت سالا مفتش فرسبانية زوجة البرنس والخواجه

تبيل دوجرانه

٢٦٠ بأمر للسكة الحديد ٤ ص ٨٥ نمرة ٦ الى ابتس بك

٨٠٠ " للبحرية ١٢ جب ٨٥ نمرة ٤ الى ابو اسود بك سواري وابور

١٠١٢٨ " للمالية ١٩ شعبان ٨٥ نمرة ٧ للجوامع والتكايا والفقراء

٤٨١٧٢ ٢٠٨٦٧٤٨٨

ملحق رقم (3)

استقبال الخديوي للإمبراطورة أوجينى واحتفاله بافتتاح قناة السويس



(نمرة الوقائع ٣٣٤)

الوقائع المصرية

(طبعت بمطبعة بولاق يوم السبت ٢٣ شعبان سنة ١٢٨٦ الموافق ١٩ هاتور سنة ١٥٨٦ و ٢٧ نوامبر الافرنجي سنة ١٨٦٩)

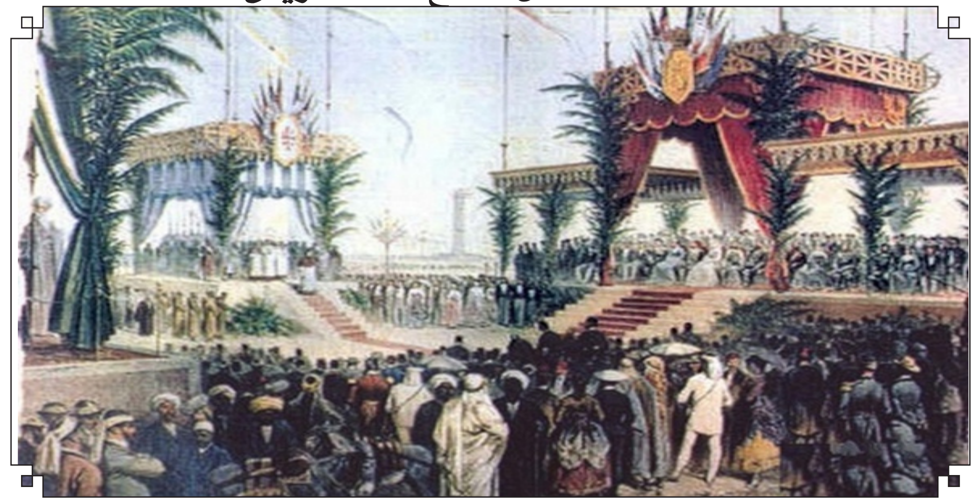
الحوادث الداخلية

مجموعة صور حفل افتتاح قناة السويس

بطاقة دعوة حفل افتتاح قناة السويس



منصات حفل افتتاح قناة السويس



الخديوي إسماعيل والإمبراطورة أوجيني في حفل الافتتاح



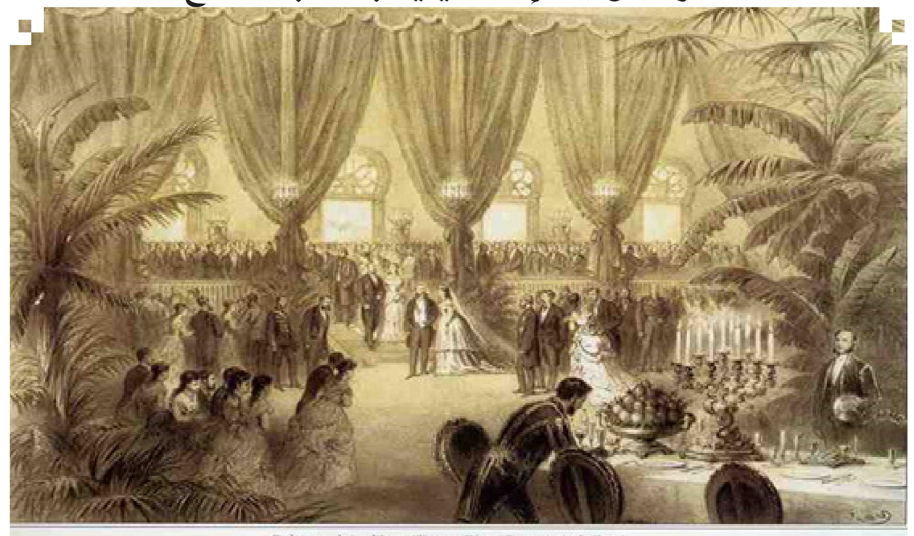
أحد الفنادق التي نزل بها ضيوف حفل الافتتاح



الوليمة التي أقامها الخديوي إسماعيل لملوك أوروبا وأمرائها بمناسبة افتتاح القناة



حفل راقص في الإسماعيلية بمناسبة افتتاح القناة



Bal au palais d'Ismaïlia *par* Riou (*Compagnie de Suez*).
www.4portsaid.com

الهوامش:

1 Sammarco Angelo: Histoire De L,Egypte Modern Depuis Mohammed Ali Jusqu A L,oecupation Britannique (1801 – 1882) Tom . 3. Le Regne De Khedive Ismail (1863 – 1879), Le Caire, 1937,P.19. ، وسلوى قلاوينة: قناة السويس من الفكرة إلى العالمية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2009م، ص 150، و محمد يوسف أحمد: الخديوي والإمبراطورة " افتتاح قناة السويس نوفمبر 1869م، طـ1، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2008 م، ص 18 .

2 محمد عبد الرحمن برج: قناة السويس في مائة عام، دار المعارف، القاهرة، 1969م، ص. ص 42، 43، ومحمد الشافعي: الإسماعيلية أرض الفرسان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999م، ص93 .

3 محمد رفعت: تاريخ مصر السياسي في الأزمنة الحديثة، وزارة المعارف العمومية، القاهرة، 1934م، ص138 .

4 جان – لوك أرنو: القاهرة مدينة حديثة (1867 – 1907م) من تدابير الخديوي إلى الشركات الخاص، ترجمة حليم طوسون وفؤاد الدهان، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2002م، ص 44 .

5 سينثيا مينتي: قاهرة إسماعيل (باريس على ضفاف النيل)، ترجمة أحمد محمود، طـ1، دار الشروق، القاهرة، 2008م، ص 21.

6 ريمون فلاور: مصر منذ قدوم نابليون حتى رحيل عبد الناصر(حكاية مصر في العصر الحديث)، ترجمة سيد أحمد علي الناصري، تقديم ومراجعة يونان لبيب رزق، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2000م، ص156

7 فيليب سادجروف: المسرح المصري في القرن التاسع عشر (1799 – 1882م)، ترجمة عمرو زكريا عبد الله، مانشستر، 1996 م، ص 60 .

8 إلياس الأيوبي:تاريخ مصر في عهد الخديوي إسماعيل من سنة 1863 إلى سنة 1879م، المجلد الأول، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1996م، ص .ص 291، 292، وسيد كريم: القاهرة عمرها 50 ألف سنة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1999م، ص115 .

9 مجلة أخر ساعة: العدد 4047، بتاريخ 25 جما أخر 1433هـ / 16 مايو 2012م، ص59، وإلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص292، وصالح عبدون : صالح عبدون: صفحات في تاريخ أوبرا القاهرة (عايدة ومائة شمعة)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1973م، ص.ص48 – 50، وسهير حلمي: أسرة محمد علي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003 م، ص 165 .

10 مجلة المصور: العدد 699، بتاريخ 2 محرم 1357 / 4 مارس 1938م، ص 30 .

11 المجلة الموسيقية: العدد 20، بتاريخ 19 ذو القعدة 1355هـ /1 فبراير 1937م، ص959، وروبير سوليه:مصر ولع فرنسي، ترجمة لطيف فرج، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2002م، ص.ص197-193 .

12 روبير سولية : نفس المرجع، ص 193 .

13 فيليب سادجروف: المرجع السابق، ص 72 .

14 مذكرات نوبار باشا: ترجمة جارو روبير طبقيان، تقديم ودراسة وتعليق لطيفة محمد سالم،

طـ1، دار الشروق، القاهرة، 2009 م، ص515، و أمين سامي، تقويم النيل، جـ4، طـ3، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2009 م، ص 830 .

15 إلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص204، ويونان لبيب رزق: نهاية نظام الحريم، مقال منشور بجريدة الأهرام، السنة 119، العدد 39370، بتاريخ 22 ديسمبر 1994م، ص5

16 محمود عباس أحمد عبد الرحمن: القصور الملكية في مصر تاريخ وحضارة (1805 – 1952م)، الدار العالمية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2005 م، ص 95 .

17 جريدة أخبار الأدب : العدد 162، بتاريخ 3 ربيع أخر 1417 هـ / 18 أغسطس 1996 م، ص 30

18 محمد حسام الدين إسماعيل : القاهرة من ولاية محمد علي إلى إسماعيل(1805 –1879م)، طـ1، دار الأفاق العربية، القاهرة، 1997م، ص 342 .

19 دار الوثائق القومية :ديوان خديوي، كود أرشيفي 0004–000923، ملف دفتر المبالغ المنصرفة في عهد الخديوي إسماعيل، ص 15 .

20 فوزي السيد المصري: سياسة الخديوي إسماعيل في إنشاء القصور الملكية، الإسكندرية، 1995م، ص16 .

21 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، العدد 5، بتاريخ 9 صفر 1286هـ / 21 نوفمبر 1869م، ص 261

22 أخبار اليوم: 46، العدد 2352، بتاريخ 3 جماد أول 1410هـ / 2 ديسمبر 1989م، ص5، وجريدة أخبار الأدب، العدد 162، بتاريخ 3 ربيع أخر 1417هـ / 18 أغسطس 1996م، ص30، وعرفة عبده علي: القاهرة في عصر إسماعيل، طـ1، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، 1995م، ص 68 .

23 أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن من سنة 1873 إلى 8 يناير 1892م، جـ 1، طـ1، مطبعة مصر، القاهرة، 1934م، ص 22، وإلياس الأيوبي، المرجع السابق، ص435، ومحمد يوسف أحمد: المرجع السابق، ص75 .

24 محمد فريد: تاريخ الدولة العلية العثمانية، مكتبة الآداب، القاهرة، د ت، ص 317

25 أمين سامي: تقويم النيل، جـ4، طـ3، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2009 م، ص 830 .

26 مجلة وادي النيل : السنة الثالثة، العدد 5، بتاريخ 9 صفر 1286 هـ/ 21 مايو 1869 م ، ص 261 .

27 دار الوثائق القومية: محافظ الأبحاث، محفظة رقم 126، ملف موضوعات تاريخية، أرض العتبة الخضراء، سجل رقم 573، معية تركي صحيفة 199، وثيقة رقم 12، بتاريخ 26 محرم 1286 هـ / 8 مايو 1869 م، إرادة صادرة إلى الخاصة .

28 دار الوثائق القومية: ديوان المالية: كود أرشيفي 000735 – 3003، صادر دواوين جـ6، وثيقة رقم572، بتاريخ 22 صفر 1285هـ/ من ديوان المالية إلى عموم ديوان خاصة خديوي، ص 173

29 Dicey, Edward, The Story Of The Khedivate, London, 1902, P.77.، وروبير سوليه: المرجع السابق، ص، وإلياس الأيوبي : المصدر السابق، ص .ص 418، 419، وإيمان عامر، حكاية قناة السويس (قناة السويس ملحمة مصرية)، الهيئة

العامة لقصور الثقافة، القاهرة، 2010 م، ص 53 .

30 مها محمد مصطفى عبد الوارث: ركائب الخديوي إسماعيل وأسرته من خلال الركائب المحفوظة بمتحف الركائب بالقاهرة، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة القاهرة، كلية الآثار، 2007م، ص 46 .

31 صالح رمضان:الحياة الاجتماعية في مصر في عهد الخديوي إسماعيل، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1977م، ص 90 .

32 أمين سامي : المصدر السابق، ص 830 .

33 لجنة صياغة التاريخ بالحزب الوطني الديمقراطي بالإسماعيلية: الإسماعيلية بوابة مصر الشرقية، ط1، الفجر للطباعة والنشر، القاهرة، 1990م، ص. ص 322، 323 .

34 أوجست ماريت: دليل رحلة ضيوف الخديويي إسماعيل لزيارة أثار مصر بمناسبة احتفالات افتتاح قناة السويس 1869م، ترجمة عباس أبو غزالة، ط1، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2007م، ص 15 .

35 عثمان إبراهيم وآخرون: محمد علي الكبير خصوصيات عائلة ملكية مذكرات حميمة (1805 – 2005)، ترجمة هدى كشرود، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2005م، ص60 .

36 مجيد طوبيا: غرائب الملوك ودسائس البنوك، دار إيجي، القاهرة، 1998 م، ص28، و سهير حلمي : المرجع السابق، ص 169 .

37 مذكرات نوبار باشا: المصدر السابق، ص 510

38 إلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص 408 .

39 مجلة النصف الأخر: السنة، العدد 31، بتاريخ 14 شعبان 1423 هـ /20 أكتوبر 2002م، ص 80، ومها محمد مصطفى: المرجع السابق، ص 45، انظر كتالوج، صورة بطاقات الدعوة لحفل افتتاح القناة .

40 كان إسماعيل خلال حملة كريت هذه قد طلب من الباب العالي أن يعطيه حق تعيين سفراء لمصر لدى الدول الأجنبية؛ فرفض الباب العالي طلبه لما رأى فيه من نية مبيتة للاستقلال والانفصال عن تركيا، وقوبل هذا الرفض من جانب الخديوي بغضب شديد وتهديد بسحب جنوده من جزيرة من كريت أو يستحوذ على الجزيرة إذ لم تجبه إلى طلباته، وذكر "إسماعيل سرهنك " أنه لما وقع هذا الخلاف أوعز الخديوي إلى شاهين باشا– قائد الجيش المصري في حملة كريت– على أن يرغب سكان الجزيرة في الانضمام لمصر، فأخذ شاهين يتودد إليهم ويقدم لهم الأموال والهدايا؛ فلما علمت حكومة تركيا بذلك طلبت من الخديوي عزل شاهين باشا من قيادة الجيش المصري فاضطر إلى استدعائه وتعيين إسماعيل سليم بدلا منه.(انظر: صالح رمضان: المرجع السابق، ص65).

41 إلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص 409 .

42 السيد حسين جلال: قناة السويس والأطماع الاستعمارية الدولية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2006م، ص. ص 28، 29 .

43 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، عدد 9، بتاريخ 8 ربيع أول 1286هـ / 18 يونيو 1869م، ص 262، ونفس المصدر: عدد 11، بتاريخ 22 ربيع أول 1286هـ / 2 يوليو 1869م، ص 324 .

44 مجلة وادي النيل:عدد 11، نفس المصدر، ص 324 .

45 Dicey, Edward, Op. Cit., P. 74

46 Douin (G),:Histoire Du Regne Khedive Ismail (L, Apogee 1867− 1873 4 Vol, Roma., P434.; Sammarco,Angelo,Op.Cit.,P.193 ، وأيضا سلوى قلاوونية: المرجع السابق، ص 150، ومحمد عبد الرحمن برج، المرجع السابق، ص 43 .

47 لجنة صياغة التاريخ بالحزب الوطني الديمقراطي بالإسماعيلية: المرجع السابق، ص 318.

48 دار الوثائق القومية: أسرة محمد علي، كود أرشيفي 001932 – 5013، ملف مراسلات خاصة بحضور السلطان العثماني حفل افتتاح قناة السويس، بتاريخ 2 نوفمبر 1869 م.

49 جريدة الوقائع المصرية: العدد 310، بتاريخ 3 ربيع أخر 1286 هـ /12 يوليو 1869 م

50 دار الوثائق القومية: ملخصات دفاتر عابدين، محفظة رقم 22، سجل رقم 24، ترجمة خلاصة الوثيقة رقم 878، بتاريخ 20 صفر 1286هـ / 1 يونيو 1869 م، من قائمقام الخديويي توفيق باشا إلى الباب العالي.

51 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، العدد 27، بتاريخ 24 رجب 1286هـ /29 أكتوبر 1869م، ص 932 .

52 Dicey, Edward, Op .Cit., P. 74

53 صالح رمضان: المرجع السابق، ص 66، ومصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، جـ1، طـ1، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1956 م، ص 446 .

54 إلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص .ص 412، 413 .

55 نفس المصدر: ص .ص 413 – 415 .

56 نفس المصدر: ص. ص 410 – 416 .

57 جريدة أخبار اليوم: السنة 46، العدد 2352، بتاريخ 3 جماد أول 1410هـ/ 20 ديسمبر 1869م، ص5، وأحمد عوف: أحوال مصر من عصر إلى عصر، العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، د ت، ص125 .

58 حسن نشأت: إسماعيل يهم بإعلان استقلال مصر، بحث منشور في كتاب إسماعيل بمناسبة مرور خمسين عاما على وفاته، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، 1945م، ص109

59 روبير سوليه: المرجع السابق، ص 186 .

60 محمد يوسف أحمد: المرجع السابق، ص .ص 21 – 23 .

61 Douin (G),Op .Cit., P434 .

62 Angelo,Sammarco,Op.Cit.,P.192.، و أمين سامي : المصدر السابق، ص 831، و إلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص 417، و إيمان عامر: المرجع السابق، ص 53 .

63 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، العدد 26، بتاريخ 17 رجب 1286هـ / 22أكتوبر 1869م، ص .ص 804 – 806، وإلهام محمد علي ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرن التاسع عشر (1805 – 1879م)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1995م، ص. ص 292، 293 .

64 إلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص 418 .

65 دار الوثائق القومية: محافظ الأبحاث، محفظة 148، ملف تراجم تقويم الوقائع العثمانية، العدد 1101، بتاريخ 2 ربيع أول 1286 هـ/ 13 يونيو 1869 م .

66 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، عدد 12، بتاريخ 7 ربيع أخر 1286 هـ / 16 يوليو 1869م، ص356 .

67 السيد السيد أحمد توفيق دياب: السياحة في مصر خلال القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1994م، ص 48 .

68 مذكرات نوبار باشا : المصدر السابق، ص .ص 507، 508.

69 صالح رمضان: المرجع السابق، ص 68 .

70 إلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص .ص 417، 418 .

71 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، عدد 26، بتاريخ 17 رجب 1286 هـ /22 أكتوبر 1869م، ص804، وروبير سوليه : المرجع السابق، ص 188.

72 أحمد عبد الرحيم مصطفى: علاقات مصر بتركيا في عهد الخديوي إسماعيل، دار المعارف، القاهرة، 1967م، ص .ص 138، 139

73 .139

74 محمد يوسف أحمد: المرجع السابق، ص 54.

75 دار الوثائق القومية: محافظ عابدين، محفظة رقم 25، دفتر رقم 10 وارد عابدين، ترجمة التلغراف رقم 43، من ناظر الداخلية إلى رياض باشا.

76 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، عدد 27، بتاريخ 23 رجب 1286هـ / 29 أكتوبر 1869م، ص836.

77 جريدة الوقائع المصرية : العدد رقم 330، بتاريخ 22 رجب 1286 هـ / 27 أكتوبر 1869 م ، ص 1.

78 محمد عبد الرحمن برج : المرجع السابق، ص. ص 45، 46 .

79 جريدة الوقائع المصرية : عدد 329، بتاريخ 16 رجب 1286 هـ /21 أكتوبر 1869م

80 محمد عبد الرحمن برج : المرجع السابق، ص 46 .

81 جريدة الوقائع المصرية: عدد 329، بتاريخ 16 رجب 1286 هـ / 21 أكتوبر 1869م، ومجلة وادي النيل: السنة الثالثة، العدد 27، بتاريخ 24 رجب 1286 هـ / 29 أكتوبر 1869 م، ص 838 .

82 محمد عبد الرحمن برج: المرجع السابق، ص . ص 45، 46 .

83 جريدة الوقائع المصرية: العدد 338، بتاريخ 20 رمضان 1286هـ / 23 ديسمبر 1869م

84 5، صادر تلغرافات عابدين، دفتر رقم 8 صادر عابدين، صورة التلغراف رقم 633، بتاريخ 16 شعبان 1286هـ / 20 نوفمبر 1869م، من خيري بك إلى سعادة قاسم باشا سواري المحروسة ببورت سعيد، وجريدة الوقائع المصرية: العدد 336، بتاريخ 6 رمضان 1286هـ / 9 ديسمبر 1869 م .

85 جريدة الوقائع المصرية: العدد 338، بتاريخ 20 رمضان 1286هـ / 23 ديسمبر 1869م).

86 محمد عبد الرحمن برج: المرجع السابق، ص. ص 45، 46، ومحمد عبد الله عيسى: المرجع السابق، ص17

87 روبير سوليه : المرجع السابق، ص 187 .

88 دار الوثائق القومية: وثائق عابدين، كود أرشيفي 023385 – 0069، صادر تلغرافات

عابدين، وثيقة رقم 513، ص 63، بتاريخ 23 رجب 1286هـ /29 أكتوبر 1869م، من رياض باشا إلى مدير السكة.

89 دار الوثائق القومية: معية سنية عربي، فيلم رقم 27، دفتر رقم 1934 أوامر وثيقة رقم 1، بتاريخ 12 رجب 1286 هـ / 18 أكتوبر 1869م، أمر كريم إلى مديرية أسنا، ص 7 .

90 دار الوثائق القومية: محافظ عابدين، محفظة 25، دفتر رقم 10، وارد تلغرافات عابدين، ترجمة التلغراف رقم 768، من رياض باشا إلى خيري بك .

91 روبير سولية : المرجع السابق، ص189.

92 أحمد شفيق : المصدر السابق، ص 91 .

93 جريدة الوقائع المصرية : عدد 329، بتاريخ 16 رجب 1286هـ / 21 أكتوبر 1869م

94 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، عدد 12، بتاريخ 7 ربيع ثاني 1286 هـ / 16 يوليو 1869م، ص356

95 دار الوثائق القومية: وثائق عابدين، كود أرشيفي 023385 – 0069، وثيقة رقم 616، بتاريخ 8 شعبان 1286هـ / 20 نوفمبر 1869م، من خيري بك إلى رياض باشا، ص77، ومحافظ عابدين: صادر تلغرافات، محفظة رقم 5، دفتر رقم 18، ترجمة التلغراف رقم 616، بتاريخ 16 شعبان 1286 هـ/20 نوفمبر 1869م، من خيري بك إلى رياض باشا، وأمين سامي: المصدر السابق، ص. ص 835، 836 .

96 روبير سوليه : المرجع السابق، ص 189 .

97 انظر كتالوج الصور، صورة حفل راقص بمناسبة افتتاح قناة السويس.

98 أنظر كتالوج الصور، صورة أشهر ولائم التاريخ .د الحميد

99 جورج يانج: تاريخ مصر من عهد المماليك إلى نهاية حكم إسماعيل، تعريب علي أحمد شكري، ط2، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1996م، ص 293.

100 عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، ج2، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2000م، ص.ص 88، 89 .

101 عرفة عبده علي : المرجع السابق، ص 68 .

102 أحمد شفيق باشا : قناة السويس مفخرة القرن التاسع عشر، ط1، مطبعة حوليات مصر السياسية، د ت، ص .ص 76، 77، وإلياس الأيوبي : المصدر السابق، ص .ص 421، 422 .

103 إلياس الأيوبي : المصدر السابق، ص .ص 423، 424 .

104 أحمد شفيق باشا : المصدر السابق، ص 79 .

105 فتحي رزق : قناة السويس (الموقع ... والتاريخ)، ص 75.

106 محمد عبد الله عيسى : المرجع السابق، ص .ص 19، 20 .

107 نفس المرجع والصفحات

108 جيستاف نيقول: افتتاح قناة السويس رحلة الملوك، ترجمة عباس أبو غزالة، ط1، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2010م، ص .ص 24، 25).

109 فؤاد فرج: منطقة قنال السويس ومدن القنال(بورسعيد – السويس – الإسماعيلية – وسواها)، المجلد الثاني، مطبعة المعارف، القاهرة، ص 199.

110 جيستاف نيقول: المصدر السابق، ص.ص24، 25، وإلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص

ص425، 429.

111 نفس المصدر : ص.ص 429، 430.

112 أحمد شفيق باشا: المصدر السابق، ص.ص82، 83، وإلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص.ص430–433.

113 إلياس الأيوبي: نفس المصدر : ص .ص 432، 433 .

114 دار الوثائق القومية: ديوان المالية، كود أرشيفي 000806– 3003، صادر دواوين ج2، وثيقة رقم 213، بتاريخ 26 رجب 1286هـ، من ديوان المالية إلى عموم المرور والسكة، ص 159، وديوان المالية: نفس الكود الأرشيفي، وثيقة رقم 214، بتاريخ 27 رجب 1286هـ/2 نوفمبر 1869م، من ديوان المالية إلى عموم خاصة خديوي، ص18، وديوان المالية:نفس الكود الأرشيفي: وثيقة 214، بتاريخ 28 رجب 1286 هـ/1 نوفمبر 1869م، من ديوان المالية إلى عموم المعية السنية، وجريدة الوقائع المصرية: العدد 332، بتاريخ 23 شعبان 1286هـ /27 نوفمبر 1869م، وإلياس الأيوبي: المصدر السابق، ص .ص 433، 434.

115 إلياس الأيوبي : نفس المصدر: ص .ص433 – 435 .

116 جريدة الوقائع المصرية : العدد 332، بتاريخ 23 شعبان 1286 هـ / 27 نوفمبر 1869 م.

117 مجلة وادي النيل : السنة الثالثة، العدد 32، بتاريخ 30 شعبان 1286هـ / 3 ديسمبر 1869م، ص 965

118 إلياس الأيوبي : المصدر السابق، ص 436 .

119 محمد أحمد يوسف : المرجع السابق، ص70

120 عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، جـ1، ص 102، وحسين كفافي: الخديوي إسماعيل ومعشوقته مصر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1997 م، ص 84 .

121 محمد يوسف أحمد : المرجع السابق، ص71

122 إلياس الأيوبي : المصدر السابق، ص437 .

123 دار الوثائق القومية: ديوان المالية، كود أرشيفي 000806 – 3003، صادر دواوين ج2، وثيقة رقم 199، بتاريخ 27 رجب 1286 هـ/2 نوفمبر 1869م، من ديوان المالية إلى عموم خاصة خديوي، ص 161 .

124 إلياس الأيوبي : المصدر السابق، ص .ص 437، 438 .

125 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، العدد 32، بتاريخ شعبان 1286 هـ / 3 ديسمبر 1869م، ص 965، وأحمد شفيق : المصدر السابق، ص 87.

126 جريدة الوقائع المصرية : عدد 329، بتاريخ 16 رجب 1286 هـ /21 أكتوبر 1869 م .

127 انظر كتالوج الصور : حفلات الرقص التي أقامها الخديوي بمناسبة حفل افتتاح قناة السويس

128 محمد يوسف أحمد : المرجع السابق، ص 74 .

129 إلياس الأيوبي : المصدر السابق، ص441 .

130 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، العدد 36، بتاريخ 14 رمضان 1286هـ / 13 ديسمبر 1869م، ص 968

131 محمد يوسف أحمد: المرجع السابق، ص 75.

132 مجلة النصف الأخر : السنة، العدد 31، بتاريخ 14 شعبان 1423 هـ/20 أكتوبر 2002م، ص82.
133 مجلة وادي النيل: السنة الثالثة، العدد 36، بتاريخ 14 رمضان 1286هـ / 13 ديسمبر 1869م، ص968.
134 إلياس الأيوبي : المصدر السابق، ص .ص 442، 443 .
135 عثمان إبراهيم وآخرون، المصدر السابق، ص 60 .
136 Angelo,Sammarco,Op.Cit.,P.194.، ومحمد عبد الرحمن برج، المرجع السابق، ص .ص44، 45.
137 إن الحالة التي كان عليها الفلاح المصري في عهد الخديوي إسماعيل كانت على عكس الصورة التي رسمها لضيوفه الأوروبيين، والتي أراد بها الدعاية لنفسه عالميا، إذ كان عهده من أسوأ العهود التي عانى منها الفلاح المصري الأمرين بسبب الضرائب الباهظة التي لم تكن لها قاعدة معلومة أو قانون محدد يمكن الرجوع إليه. للمزيد.(انظر :عبد الرحمن الرافعي، المرجع السابق، جـ2، ص.ص 304، 305، ويوسف نحاس: الفلاح حالته الاقتصادية والاجتماعية، مطبعة المقتطف والمقطم بمصر، القاهرة، 1926م، ص .ص 37 – 40) .
138 محمد عبد الرحمن برج: نفس المرجع، ص.ص 44، 45، ومحمد عبد الله عيسى:المرجع السابق، ص16
139 عبد الرحمن الرافعي : المرجع السابق، جـ1، ص 104 .
140 محمد حسين هيكل: دين مصر العام، ترجمة أحمد محمد حسين هيكل، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 1998م، ص .ص 40، 41.
141 Dicey, Edward, Op. Cit., P. 75
142 على مبارك : المصدر السابق، ص213 .
143 أمين سامي : المصدر السابق، ص .ص 886 – 888 .
144 مذكرات نوبار باشا : ص 515.
145 إيمان محمد عبد الله النمر : تاريخ المسرح المصري وأثره على المجتمع (1869–1920م)، رسالة ماجستير، جامعة طنطا، كلية الآداب، 2012م، ص 52.
146 جورج حليم كيرلس: قناة السويس تاريخها وأهميتها العالمية، دار المعارف، القاهرة، 1975م، ص .ص 100، 101 .
147 عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص58
148 عبد العزيز محمد الشناوي: ما تكلفته مصر في إنشاء قناة السويس، مستخرج من المجلد السادس من مجلة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية، ص 153 .
149 عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، جـ2، ص 38.
150 محمد يوسف أحمد: المرجع السابق، ص 35.
151 جورج يانج : المرجع السابق، ص292.
152 Arthur Goldschmidt, JR., Modern Egypt "The Formation Of a Nation state",London,1998,P.28. ،

وأيضاً محمد رفعت، المرجع السابق، ص 138.

153 السيد حسين جلال : المرجع السابق، ص 41.

154 نفس المرجع: ص 32 .

155 عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص 42 .

156 محمد علي عبد الحفيظ محمد : دور الجاليات الأجنبية والعربية في الحياة الفنية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر دراسة أثرية وحضارية، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الآثار، 2000م، ص15 .

157 سامية محمد جلال: صورة مصر في كتابات الرحالة الأتراك في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، كلية الآداب، 2001م، ص 18.

158 عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، جـ1، ص 84 .

159 مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص.ص 448، 449، وسلوى قلاوينة: المرجع السابق، ص154، كان من شروط امتياز حفر قناة السويس أن تتعهد الحكومة المصرية بتقديم أربعة أخماس العمال اللازمين لأعمال الحفر، وبناء عليه أصبحت الحكومة ملزمة بتقديم ما بين 20 إلى 25 ألف عامل كل ثلاثة أشهر للعمل في حفر القناة بأجر لا يكاد يذكر، فكانوا يجبرون على ترك آسرهم ويساقون كالرعاع تحت ضرب السياط ليقاسوا الشدائد والأهوال في عمل لم تنتفع منه مصر بأية فائدة ويعملون تحت ضرب السياط، فمات منهم ما يزيد عن مائة ألف مصري .(انظر: مصطفى الحفناوي : قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، جـ1، ط2، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1956م، ص 335، وعبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، جـ1، ص 65)

160 عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، جـ2، ص 42 .

161 محمد حسين هيكل: المرجع السابق، ص40، وعبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، جـ1، ص.ص43، 44

162 السيد السيد أحمد توفيق دياب : المرجع السابق، ص .ص 48 – 51 .

163 محمد علي عبد الحفيظ محمد : المرجع السابق، ص15 .

ثالثاً:
من الافتتاح إلى التأميم

حياد قناة السويس خلال الحرب الروسية : اليابانية 1904 - 1905
قراءة في جريدة الأهرام

د. حمادة الشافعي

تتميز قناة السـويس بمميزات دقيقة وحساسـة للأحداث السياسـية والاقتصادية وحلقة رئيسية من حلقات الصراع الدولي منذ سبعينيات القرن التاسع عشر، وأصبحت هي المحرك الحقيقي لحركة الأساطيل الدولية بين الشرق والغرب وهو ما جعل القوى الغربية الاستعمارية تتنافس فيما بينها من أجل إخضاع هذا الممر الاستراتيجي لنفوذها.

كانت فكرة حياد القناة أحد أهم القضايا التي شغلت كافة القوى خاصة في ظل احتدام حدة التنافس الاستعماري الذي أعقب الثورة الصناعية في أوروبا وخروج الأساطيل التجارية تجوب البحار والمحيطات بحثًا عن الأسواق والمواد الخام بين أركان قارتي آسيا وأفريقيا.

فحيـاد قنـاة ملاحية كقناة السـويس والتي تُقَرِّب المسـافة بين الشـرق والغرب حوالى 6 الآف ميـل وتكفـي السـفن مؤن وخطر السـفر في المحيـط بين العواصف والأمـواج ليس بالأمر الذي يُسـتهان به خاصة وإن اسـتطاعت أيٌّ من تلك القوى البحرية أن تحتل مصر وتسـيطر على هذا الممر الهام لكافة الدول البحرية دون سائر الدول الأخرى[1].

فمن منطلق حياد قناة السـويس حاول ديلسـبس إقناع الخديوي سعيد بأن القناة ستكون محايدة شـأنها في ذلك شـأن مضيقي البوسـفور والدردنيل، إلا أن الامتياز الأول قد خلا من أيـة إشـارة إلى حيـاد القنـاة وهو ما دفع بريطانيا إلى التشـكيك في اتجاه ديلسـبس إلى جعل القنـاة ممـر دولـي محايد وهو مـا عجل بحدوث صراع دبلوماسـي بين ديلسـبس الذي حاول إقناع المسـئولين في بريطانيا بأهمية المشـروع سياسيًّا واقتصاديًّا وعسكريًّا بالنسبة لبريطانيا نفسـها، إلا أن التعنت البريطاني ونصيحة السياسـي النمسـاوي مترنخ لديلسبس جعله يسعي للعمل على حياد القناة وأن ينص على ذلك في اتفاقية دولية.

أثبتت الأيام للإنجليز ما كانت تتخوف منه حيث تأكدت من أهمية قناة السويس حينما اضطرت إلى إرسـال حملاتها العسـكرية إلى الهند على أثر قيام ثورة خطيرة في الهند عام 1857 كادت تعصف بالحكم البريطاني فيها، واضطرت الحكومة البريطانية أن ترسل قوات عسكرية عن طريق رأس الرجاء الصالح لإخمادها وأضاعت وقتاً طويلاً نظرًا لطول المسافة.

وخـلال عـام 1858 أي قبـل افتتاح القناة بمدة طويلة نظر ديلسـبس إلى مسـألة الحياد بصورة أكثر واقعية؛ حيث كتب في 28 من فبراير إلى المسيو برتلي سن هيلر يؤكد له أن الدول

تضمن حياد القناة وحرية الإبحار فيها ولا يجوز القبض على باخرة من البواخر التي تمر بالقناة أو على مسافة 4 أميال منها في أي وقت من الأوقات، كما أنه لا يجوز لجنود دولة من الدول النزول على ساحل القناة إلا بسماح من الحكومة المصرية[2].

أما الدولة العثمانية وهي صاحبة السيادة الفعلية على مصر فقد نظرت في مسألة حياد قناة السويس، حيث أرسل الصدر الأعظم غالي باشا رسالة إلى الدول الأوروبية في 6 من أبريل 1863 ذكر خلالها" أن الباب العالي لم ينظر منح امتياز حفر قناة السويس لما في ذلك من الفائدة للجميع ولكنه لا يرضى بحفر القناة إلا على شروط معروفة ومحددة وهي أن يعقد اتفاق دولي لحفظ حياد القناة على الطريقة التي اتبعت في البوسفور والدردنيل، وبالإضافة لذلك تعطي الضمان الكافي من المكاسب الكبرى لكل الدول وتلك المكاسب تكون تحت حماية الباب العالى للقناة.

وفي 19 من مارس 1866 صدر الفرمان السلطاني بحفر القناة وأرسل غالى باشا رسالة إلى كلٍّ من الحكومتين الإنجليزية والفرنسية يذكرهما فيها بأن القناة ستكون ممرًّا ملاحيًّا دوليًّا حسب مواد الامتياز الممنوح من سعيد باشا لديلسبس، حيث جاء في المادة 74 من شروط الامتياز أن الإدارة تكون مؤلفة من 32 عضوًا تمثل أكثر الدول ذات المصالح الخاصة في القناة[3].

تغير الموقف البريطاني تجاه فرنسا على الرغم من معارضتها لحفر القناة منذ البدء في الحفر، إلا أن كلارندن وزير الخارجية البريطاني أرسل خطاب تهنئة إلى ديلسبس في 27 من نوفمبر 1869 وكان ذلك بمثابة اعتراف بريطاني بأهمية الدور الذي لعبته فرنسا لتنفيذ هذا المشروع العظيم، وهو المشروع الذي أصبح يمثل أهمية كبرى لإنجلترا في سياستها الخارجية.

وقد حدث أول خلاف بشأن القناة في عام 1873؛ إذ أرادت الشركة تعديل توزيع أرباح القناة فكثرت الشكاوى منها فأصدر الباب العالى أمره إلى الحكومة المصرية بأن ترسل جنودها لاحتلال مقرات الشركة، مما أدى إلى اضطرار ديلسبس لإلغاء مشروعه، ومع ازدياد حدة الصراع الدولي بين القوى الاستعمارية، بدأت الحكومة الإنجليزية تسعى جاهدة إلى السيطرة على قناة السويس؛ حيث كانت من بين أكثر الدول التي تجوب أساطيلها القناة بنسبة 70% من مجموع السفن العابرة للقناة؛ لذلك قامت الحكومة الإنجليزية بشراء حصة مصر في أسهم القناة من الخديوي إسماعيل عام 1875 والتي تقدر بـ 176602 سهم، فكان ذلك بمثابة الضربة التي أفقدت مصر أي نفوذ على القناة[4].

وفي عـام 1877 عندمـا نشـبت الحـرب بـين الدولـة العثمانية و روسـيا، أبُلغـت الحكومة الروسـية أن الـدول الغربية لا تسـمح بـأي عمل حربي ضد القناة وإن كانـت القناة في أراضي تابعة للدولة العثمانية، فأجابت روسيا أنها تحترم حياد القناة[5].

خرق الحياد.

كانـت الخطـوة التاليـة للحكومـة الإنجليزيـة من أجل السـيطرة على القنـاة هو اختراق الحيـاد الدولـي لقنـاة السـويس، حيث قامت الجيـوش الإنجليزية بغزو مصـر، بعد أن صرف ديلسـبس عرابـي وجنـوده عـن تحصين القنـاة، وفي 19 من أغسـطس 1882 اتخـذت القوات الإنجليزية منطقة القناة قاعدة لها فاحتلت قواتها المرسـلة من الهند كافة منشـآت الشركة، كما قامت بإغلاق القناة أمام الملاحة الدولية لتسـهل من عملياتها الحربية ولم تسـمح بعودة الملاحـة فيهـا إلا بعـد أربعـة أيام مـن إغلاقها إثر احتجاج ديلسـبس بعد أن قامـت بريطانيا باحتـلال القناة عسـكريًّا وخرقهـا بذلك الحياد فحث الدول الأوروبيـة للضغط على بريطانيا مـن أجـل إيجـاد ميثاق يضمن حريـة الملاحة في القناة أمام كافة القـوى، والدعوة إلى انعقاد مؤتمر دولي يضمن حرية الملاحة في القناة وقت السلم والحرب، وهو ما دفع اللورد جرانيفيل وزير الخارجية الإنجليزي إلى إرسـال رسـالة إلى كافة الدول الأوروبية في 3 من يناير 1883 يؤكـد فيهـا احـترام بريطانيـا لحيـاد القناة حيث ذكـرٍ" ترى حكومـة جلالة الملكـة أن حرية الإبحار في قناة السـويس دون عرقلة أو معارضة في كل من الأحيان و وقايتها في وقت الحرب من كل عقبة وتعطيل أمور تهم جميع الدول على السـواء. وقد وافق الجميع قبل الآن على أن كل الوسـائل التي اتخذتها الحكومة البريطانية لحماية الإبحار في القناة باسـم خديوي مصر لم تخـرج في وجـه مـن الوجوه عن القاعدة العمومية؛ لذا فأنـا أقترح على الدول الموافقة على ما يلي[6]:

- يجب أن تكون القناة حرة لمرور السفن في كل وقت
- إن سفن إحدى الدول المحاربة إذا مرت بالقناة في وقت الحرب يُحدد وقت لإقامتها فيها ولا يُسمح بإنزال الجنود والسلاح على شاطئ القناة.
- لا يسمح بالقتال في القناة وجوانبها ولا في مياه مصر ولو كانت الدولة العثمانية هي إحدى الدول المحاربة
- كل دولـة تحـدث مراكبهـا الحربية ضررًا بالقناة تكون مُلزمـة بإصلاح ذلك الضرر عاجلا بلا تأخير
- تأخذ حكومة مصر كل الوسـائل اللازمة لإنفاذ الشـروط المتقدم ذكرها عند مرور سفن إحدى الدول المتحاربة بالقناة.
- لا يجوز أن تُقام القلاع أو الحصون على جوانب القناة أو بالقرب منها.

وبإلقاء الضوء على محتوى تلك الرسالة البريطانية إلى الدول الغربية والتي كانت بمثابة وثيقة لضمان حياد القناة، نجد أن الحكومة الإنجليزية لم تُردْ من ذلك إلا ضمان نفوذها المستقبلي في مصر والقناة حال نشوب أي من الصراعات والحروب الدولية في أي من بؤر الصراع الدولي المتشابك بين كافة القوى في قارتي آسيا و أفريقيا، أما الجانب الآخر من تلك البنود المتعلقة بحياد القناة والتي تم ذكرها، فإن بريطانيا باحتلالها لمصر وقناة السويس تكن قد قدمت للدول الأوروبية دليلاً ملموسًا على عدم احترامها لأيٍّ من تلك العهود التي تم اقتراحها على لسان وزير خارجيتها، فالقوات البريطانية في 19 من أغسطس 1882 قد عصفت بكافة العهود التي تم طرحها من قبل إنجلترا كضامن لحياد القناة، كما أنها جعلت القناة في حالة حياد حال اندلاع حرب بين الدولة العثمانية صاحبة السيادة على مصر وبين أيٍّ من القوى الأخرى، وهو ما لم تفعله مع قواتها حينما قامت باحتلال القناة وعرقلة الملاحة الدولية فيها.

كانت الدول الغربية لا تثق في الوعود الإنجليزية بضمان حياد القناة؛ لذلك دعت القوى الكبرى إلى عقد مؤتمر دولي في باريس عام 1885 لوضع نظام لحياد القناة إلا أن إنجلترا أَبَتْ الموافقة على هذا الميثاق، ومع استمرار الضغوط الأوروبية عليها اضطرت إلى الموافقة على بنود مؤتمر ضمان حياد القناة في الأستانة في 29 من أكتوبر 1888 [7]، والذي نص على " أن قناة السويس تظل قناة حرة مفتوحة سواء كان في وقت الحرب أو وقت السلم وتمر فيها كل البواخر مهما كانت حربية أو تجارية ولا يجوز لأحدٍ أن يستعمل حق الحرب أو العدوان في القناة أو في أحد مدخليها على مسافة 3 أميال ولو كانت الدولة العثمانية هي الدولة المحاربة وعلى الحكومة المصرية المحافظة على ذلك"[8] إلا أن اللورد سالسبوري وقع على هذا الاتفاق مع إضافة تلك العبارة" حفظ الحق لإنجلترا بأن تمنع سير الأساطيل الحربية في القناة إذا كانت موجهة لعمل يضر بمصالح مصر"[9]

وبهذه الإضافة تكون إنجلترا قد أعطت لنفسها الحق في منع الأساطيل الحربية من المرور في القناة وذلك بحجة حماية المصالح المصرية، في الوقت الذي تخضع فيه مصر للاحتلال الإنجليزي الذي يتمتع بالسيادة الفعلية على مصر والقناة؛ لذلك تُعتبر تلك الإضافة هي لخدمة مصالح بريطانيا وليست لصالح مصر وهو المبرر الذي سيتم من خلاله عرقلة حركة الأسطول الروسي القادم من أوروبا إلى الشرق الأقصى خلال المرحلة الأولى من الحرب الروسية اليابانية.

ظلـت الحكومـة البريطانية محافظـة على حياد القناة خلال الفـترة التي أعقبت مؤتمر الأستانة حتى مطلع القرن العشرين، فمع تأزم الموقف الدولي بين القوى الاستعمارية الأوروبية حـول فـرض السـيطرة على المناطق الاسـتعمارية في قارتي أفريقيا و آسـيا واشـتداد الصراع داخل أوروبا بدأت بريطانيا تفكر في اختراق حياد القناة للمرة الثانية، ولكن تلك المرة سوف يكـون اخـتراق الحيـاد لصـالح حليفتهـا الآسـيوية " اليابان" خـلال الصراع الدائـر بين تلك القوى الصاعدة في آسيا وبين أحد أهم القوى الأوروبية الدولية "روسيا".

بدايـةً علينا كي نسـتطيع فهم العوامل التي دفعـت بريطانيا إلى خرق حياد القناة كأحد أهم الأساليب التي تستطيع من خلالها تحقيق أهدافها السياسية من هذا الصراع في المحيط الأوروبـي والآسـيوي، والـذي أظهر مدى أهمية قناة السـويس وتأثرها علـى العلاقات الدولية والتشـابك الدولـي الـذي أحدثته الدول الأوروبيـة في مطلع القرن العشـرين والذي كان بدوره أحد أهم العوامل الرئيسية التي أدت إلى اندلاع الحرب العالمية الأولى. أن نتعرف على طبيعة هـذا التشـابك وإلى أي مـدى أثـرت قناة السـويس في هذا الموقف الدولـي وكيف بنت إنجلترا خططهـا السياسـية علـى اسـتخدام القنـاة كعامل مؤثـر في الصراع الدولي وذلـك في ضوء ما رصدته جريدة الأهرام الفترة من 1904: 1905.

التشابك الدولي قبيل اندلاع الحرب الروسية-اليابانية

مَثَّـل التحالـف الفرنسـي - الروسـي في 19 من مارس 1902 خطـرًا حقيقيًّا على التفوق البحـري لإنجلـترا في أوروبـا والعالم، فإن اجتماع الأسـاطيل الفرنسـية والروسـية معًا سـوف يسـلب من بريطانيا الريادة الدولية في البحار وهو ما دفع الساسـة البريطانيين إلى الشـعور بالقلـق علـى مسـتقبل الإمبراطورية البريطانيـة والتي ارتبطت قوتها بقوة أسـطولها البحري كسيدة العالم في البحار [10]، فإن إضعاف هذا التحالف في بداية تكوينه هو أحد أهم الأهداف الرئيسية البريطانية حتى تظل محافظة على نفوذها وتفوقها البحري [11].

إلى جانـب ذلـك كان للتوغـل الروسـي في الشـرق الأقصـى أحد أهـم العوامل الرئيسـية في إثـارة مخـاوف اليابـان وبريطانيـا وعلى مواقفهم في الشـرق الأقصـى وخاصة في الأراضي الصينية، فقد أثار التقدم الروسـي في منشـوريا وتكوين قاعدة اسـتراتيجية في بورت آرثر قلق الحكومـة البريطانيـة علـى وضعهـا في الشـرق الأقصى وخاصـة بعد ما اسـتطاعت اليابان أن تثير قلق بريطانيا حول تهديد الروس لموقعهم في الهند، في الوقت نفسـه كانت العلاقات بين إنجلترا وروسيا قد تأثرت بموقف روسيا المُعادى لإنجلترا في حرب البوير في جنوب أفريقيا.

وكانت اليابان لديها من الدوافع ما يجعلها تسعى إلى عقد تحالف مع بريطانيا حتى تستطيع ضمان حيادية الدول الأوروبية حالة نشوب الحرب الروسية – اليابانية المرتقبة وخاصة فرنسا، وذلك لقلق اليابان من مساندة فرنسا لروسيا بموجب التحالف العسكري القائم بينهم.

وبناءً على ذلك فقد تم توقيع الاتفاقية الإنجليزية – اليابانية في 30 من يناير 1902[12]، أن التشابك الدولي في المصالح الاستعمارية للقوى الدولية دفع بريطانيا إلى التحالف مع قوى آسياوية صغيرة في أول تحالف دولي يحدث بين قوى أوروبية وقوى آسياوية[13].

ونظرًا إلى تأزم الموقف الدولي في الشرق الأقصى أصدرت الحكومة البريطانية في 15 من فبراير 1904 كتابًا أزرق متضمًا المناقشات التي جرت بشأن احتلال روسيا لمنشوريا قد تم تبادل الرسائل خلاله بين الحكومة البريطانية الروسية خلال الفترة من يوليو 1900 وحتى 8 من يناير 1904.

وقد تضمنت تلك الرسائل بحث الإجراءات التي تقوم بها روسيا بشأن احتلال منشوريا، حيث دارت المناقشات بين عامي 1902 : 1903 بشأن تأخر روسيا عن الجلاء الذي وعدت به في 29 من أبريل 1903، حيث قابل لانسدون وزير الخارجية الإنجليزي السفير الروسي في لندن وحدَّثه في هذا الموضوع موجهًا أنظاره إلى المضامين التي طلبتها روسيا قبل الجلاء من منشوريا وهو ما أثار قلق بريطانيا تجاه نوايا روسيا، وفي ختام المباحثات قال لانسدون للسفير الروسي عما إذا كان من الممكن سرعة جلاء القوات الروسية عن نيو شوانج، فالحكومة البريطانية تنتظر من الحكومة الروسية وضع حد للنظام الذى يفرض به دفع الإيرادات الجمركية لنيو شوانج إلى البنك الروسي الصيني والتي يذهب جزء منها إلى خزانة حكومة القيصر[14].

فإجابة السفير الروسي بأنه يتعذر على روسيا منح إنجلترا حقوقها في منشوريا في ظروف تحول دون ذلك، وهو ما أكد الشكوك البريطانية تجاه نوايا روسيا بخصوص الشرق الأقصى.

أبدت كلٌّ من روسيا وفرنسا قبولهم للمعاهدة البريطانية: اليابانية، حيث صرحت بأن المعاهدة قد تم توقيعها من أجل حفظ حالة السلم العام في الشرق الأقصى ولضمان استقلال كوريا والصين، إلا أن هذا التصريح قد تضمنت أبداء الدولتان رغبتهم في النظر إلى أمر اعتداء دولة ثالثة أو حدوث اضطرابات في الصين مما يهدد مصالح اليابان وإنجلترا

الخاصـة؛ ولذلـك أعلنـت الحالفتـين عـن تحفظهـم في الحق لهم في اتخـاذ الوسـائل اللازمة لصيانة مصالحهم عند اقتضاء الحاجة لذلك[15].

وعلـى الرغـم مـن هـذا التصريـح المناهـض في مضمونـة للتحالـف الأنجلـو - ياباني إلا أن فرنسـا قـد حـددت التزاماتها تجاه روسـيا وذلـك طبقًا للفقرة الثانية مـن المعاهدة والتي تضمنت أنه في حالة حدوث عدوان من دولة ثالثة أو حدثت اضطرابات جديدة في الصين فإن الدولتـين لهما حق التشـاور في أمر الوسـائل التي يجب اتخاذهـا لحماية مصالحها، وفي ضوء ذلك فإن المعاهدة لا تلزم فرنسا تقديم أي من الدعم العسكري سواء كان في نطاق "القوات العسكرية - البوراج الحربية" خلال الصراع المتوقع حدوثه مع اليابان [16].

أمـا المعاهـدة الأنجلـو - يابانية عكس ذلك فإنها تقضى بـأن تلتزم إنجلترا الحياد عند نشوب الحرب بين اليابان وروسيا، وفي حال تدخل طرف ثالث في الحرب" الصين" وخرج عن دائرة الحياد فإن إنجلترا مضطرة إلى مسـاعدة حليفتها في البحر والبر وتقديم كافة سبل الدعم إلى اليابان خلال الحرب.

كان التـزام إنجلـترا بتقديـم الدعـم الكامـل لليابان خلال الحرب في حـال تدخل طرف ثالث هو أكثر شـيء أثار قلق بريطانيا حيث أن اليابان لديها الرغبة في توسـيع نطاق الحرب لو اقتضت مصالحها ذلك التوسـع، حيث يسـهل عليها أن تستفز إحدى الدول الملازمة للحياد وتجبرها على الانزلاق إلى ساحة القتال مما يجبر بريطانيا في تلك الحالة دخول الحرب إلى جانب حليفتها اليابان.

ظـل هـذا القلـق يثـاور صانعي القرار السياسـي داخل المملكة المتحدة وهـو ما دفعها إلى العمل على ضمان حياد كافة القوى الأوروبية والصين خلال مراحل الأزمة الروسية -اليابانية، وهي تدرك تمامًا أن تلك الأزمة ليس لها حل إلا بالحرب [17].

وهـو مـا أكـدت عليه التايمـز البريطانية حيث صرّحـت بأن واجب بريطانيا عند نشـوب الحرب هو أن تقوم بمنع الدول الأخرى من الانضمام إلى خصم اليابان، وقالت إن بريطانيا العظمـى لا يمكنهـا أن تسـمح في أيـة حـال بـأن يكـون الشـرق الأقصى كلـه ملك دولـة واحدة "روسـيا" معاديـة، كمـا أنهـا لن تقبل أن تـرى اليابان مقهـورة متراجعـة إلى الدرجة الثانية بين الدول فإذا نشبت الحرب وجب عليها أن تراقب الحالة عن كثب ونكون مستعدين لحماية مصالحنا[18].

كانـت روسـيا تـدرك أبعاد الخطة التي تنسـجها السياسـة البريطانية حول سياسـتها في

الشرق الأقصى ومدى التحريض الذي تلعبه تجاه اليابان، والعمل على عرقلة حركة الأسطول الروسي المرابط في بحر البلطيق حال اندلاع الحرب الروسية – اليابانية من المرور في قناة السويس، مما دفع الحكومة الروسية للسعى لإيجاد وسيلة تستطيع من خلالها إقناع الدولة العثمانية بعبور الأسطول الحربي الروسي في البسفور والدردنيل لتجنب مرور قناة السويس، فطلب السفير الروسي في الأستانة من الباب العالي بأن يتم السماح للأسطول الروسي المرابط في البحر الأسود بالمرور في البسفور عند نشوب الحرب فقدمت الحكومة البريطانية اعتراضها على هذا الطلب، وهو ما دفع السلطان العثماني إلى تأجيل النظر فيه[19].

ومع ازدياد حدة الاضطرابات وتوقف عملية التفاوض بين روسيا واليابان، عادت الحكومة الروسية لمفاوضة الباب العالي وطلبت السماح لها في حالة نشوب الحرب باجتياز قسم من أسطولها وعدد كبير من جنودها الآتية من الجهات الجنوبية بقصد السفر على سفن الأسطول المتطوع للبسفور، وكانت روسيا تعقد آمالها على أن يوافق السلطان العثماني على طلبها خاصة وأنها لا تظهر للدولة العثمانية ما كانت تبدية من العداوة من قبل، وهو الذي يؤكد تغير روسيا من نهجها تجاه الدولة العثمانية نتيجة الأزمة التي تمر بها في الشرق الأقصى، ومما يؤكد ذلك هو أن سفيري روسيا والنمسا قد غيّروا موقفهم المتعنت الذي أبداها في بداية المفاوضات حول المسألة البلغارية.

هذا إلى جانب التزام روسيا الحياد في حال نشوب الحرب بين الدولة العثمانية وبلغاريا وهو ما يؤكد العلاقة بين مسألة مرور الأسطول والجنود الروس بالبسفور ومسألة حياد روسيا.

على الرغم من تلك الإجراءات التي اتخذتها الحكومة الروسية لتحسين علاقاتها بالدولة العثمانية للحصول على موافقة السلطان فيما يخص طلبها بشأن مرور السفن والجنود في البسفور [20]، فإنها كانت تدرك تمامًا أن الدول الكبرى لن تسمح بذلك، فعلى الرغم من أن مؤتمر لندن عام 1871 قد ألغي الشروط الخاصة بالبحر الأسود التي تضمنتها معاهدة باريس عام 1865، وعادت إلى تحصين ثغورها إلا أن اجتياز البسفور أصبح ممنوعًا على آية دولة لا تحمل إذن السلطان العثماني، وهو ما تريد روسيا الحصول عليه وتفاوض الحكومة العثمانية بشأنه [21].

إلا أن إنجلترا نجحت من خلال الضغوط التي مارستها على الدولة العثمانية خاصة خلال اعتراضها في ديسمبر 1903 على اجتياز الطردات الروسية للبسفور والدردنيل، حيث

هـددت بريطانيـا بأنـه إذا مـا سمـح السلطان بإعطـاء الأذن للإسـطول الروسـي بالمرور في البسفور والدردنيل فإنها بذلك تكون قد اخترقت الحياد والمعاهدات الدولية [22].

لذلك لم تنجح الإغراءات التي قدمتها روسـيا إلى السـلطان العثماني من أجل الحصول علـى إذن مـرور الأسـطول في البسـفور والدردنيـل، وتكـون بذلـك قـد خسـرت المرحلة الأولى من الحرب الدبلوماسـية التي شـنَّتها عليها إنجلترا من أجل تقييد حركة الأسـطول الروسـي وإجباره على المرور من قناة السويس حال اندلاع الحرب في الشرق الأقصى.

الحرب الروسية اليابانية وتهديد السلم العالمي

في ظل سياسة التحالفات العسكرية التي تبنتها الدول الأوروبية في مطلع القرن العشرين والتي بدورها أصبحت أكبر مصدر لتهديد السلم العالمي في حال نشوب أزمة بين أيٍّ من تلك القوى ذات المعسكرات المختلفة، فقد صارت الدول المتحالفة تسير نحو الدفاع عن أحلافها، فإنجلترا على الرغم من أنها المدبر الرئيسي والدافع الحقيقي إلى نشوب الحرب بين روسيا واليابـان، إلا أنهـا هـي الـتي تنـادي بـأن لديهـا واجبًا نحـو حليفتها، حـال تعرضهـا للعدوان الروسي، كما أن فرنسا تؤكد على أنه إذا لم يكن عليها واجب تقديم المؤازرة لحليفتها روسيا بحكـم التحالـف المُبرم بينهمـا، فإن عليها واجبًا آخر هو تقديم سُبل الدعـم إذ ما واجهتها الصعاب خلال الحرب المُرتقبة، أما الولايات المتحدة الأمريكية فإنها تجد نفسـها مضطرة إلى التخلي عن حيادها في الحرب إذ ما استطاعت روسيا فرض سيطرتها التامة على ميناء بورت آرثر وهـو مـا يُعـد تهديدًا لمصالحها في الفلبين والشـرق الأقصى، كما أن ألمانيا تـرى في جرأة اليابان في التحرش بروسـيا ما هو إلا اسـتعراض لقوتها البحرية الفتية بتحريض من إنجلترا، فالجميع لديه قناعـة تامـة بـأن اليابانيـين لم يكن لديهم المقدرة على قتال الروس إلا بعد تشـجيع الإنجليز لهم، فقد نظرت روسيا إلى إنجلترا على أنها العدو الحقيقي لأطماعها في التبت مستغل في ذلك مشكلة الشـرق الأقصى، كما أخذت قبرص من قبل؛ لذا هددت روسـيا إنجلترا بأنها إذا ما أقدمت على السـيطرة على التبت وإيران فإنها سـوف ترسـل جنودها إلى الصين والتطلع لتهديد المسـتعمرات البريطانية في الهند[23].

من ناحية أخرى كانت الحكومة الروسية تدرك تمامًا خطورة اتساع نطاق الحرب؛ لذلك أعلنت منذ البداية أنها لا تريد تدخل حليفتها " فرنسـا" في الحرب وذلك حتى لا تزيد قوة

اليابان البحرية بقوة إنجلترا، هذا إلى جانب الحيلولة دون انتقال الحرب من أطراف آسيا إلى قلب أوروبا، فالأمر الأكيد هو تفوق البحرية البريطانية على نظيرتها الفرنسية في بحار الهند والصين؛ لذلك كان ولابد من الحيلولة دون انضمام طرف ثالث إلى براثن الحرب من أجل إجهاد المخطط البريطاني الطامع في التبت وإيران[24].

أما الدولة العثمانية فأنها أرادت استغلال الحالة الراهنة والمضطربة بين القوى الأوروبية لتحقيق بعض المكاسب المتعلقة بالمسألة البلقانية وذلك من خلال تحسين علاقتها بروسيا، فقد لبَّت الدولة العثمانية كل المقترحات التي قدمها السفير الروسي فيما يخص المسألة المقدونية وذلك من أجل أن تبرهن على حسن نواياها تجاه روسيا وأنها لا تريد اغتنام فرصة انشغالها في حربها مع اليابان لتحقيق مكاسب في الشرق الأدنى.

فقد بنت الدولة العثمانية سياستها في البلقان على روسيا وفرنسا، فإذا ما اضطرت إلى مواجهة قوى أخرى تكون بلغاريا التي تدرك تمامًا أنها إذا ما أقدمت على حرب الدولة العثمانية فإنها خاسرة لا محال [25].

اندلاع الحرب الروسية - اليابانية

بدأت بريطانيا من خلال وسائل الإعلام الرسمية في العمل على إشعال الموقف في الشرق الأقصى وتشجيع اليابان وتحريضها على نشوب الحرب ضد روسيا[26]، وقد أكدت ذلك الصحف الألمانية التي لامت وسائل الإعلام الإنجليزية على نشر الأخبار المقلقة التي تؤكد على استعداد الطرفين على خوض غمار الحرب لا محاله، في الوقت الذي لم تكن قد انتهت فيه المفاوضات بين الطرفين[27].

وفي الوقت نفسه أصدرت وزارة البحرية البريطانية أوامرها إلى جنود الاحتياط البحري بأن يرسل كل منهم عنوانه التليغرافي، وهو ما يؤكد على إصرار بريطانيا سلك كل السبل في سبيل إشعال الموقف وقيام الحرب، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية قد قامت بإرسال أسطولها البحري إلى الفلبين لتكون على استعداد لحماية مصالحها حسب مجريات الحرب المرتقبة، كل ذلك يعد عملاً مشجعًا لليابان لخوض الحرب ومهدداً لروسيا[28].

أصبح المسرح الآن مهيئًا لقيام حرب كبرى في الشرق الأقصى، فبدأت اليابان في إنهاء كافة استعدادتها الحربية لخوض غمار الحرب وقامت بشراء بارجتين من الأرجنتين غادروا ميناء السويس تحت مظلة العلم الياباني يقودهم بحاره بريطانيين وإيطاليين وخمسة من البحاره اليابانيين[29]، وهو ما دفع الصحف الرسمية الروسية باتهام إنجلترا بخرق حُرمة الحياد[30].

على الجانب الآخر وصلت إلى بورسعيد الباخرة النقالة الروسية سمونسك وهي مسلحة بسلاح المدرعات ثم وصلت سفينتان روسيتان اجتازت القناة في 14 من يناير 1904 ، لكي تجتمع تلك السفن بالأسطول الروسي الذي تقدمهم في 25 ديسمبر 1903 ليتألف أسطولاً كبيرًا فى البحار الصينية ليصبح أكبر أسطول روسي يصل إلى هناك بإجمالى 12 سفينة حربية، وهو ما يؤكد على أن المعارك المحتملة سوف تكون معارك ضارية[31].

الهجوم الياباني على بورت آرثر

قررت اليابان شن الحرب على روسيا في 8 من فبراير 1904 من أجل تحقيق أهدافها في كوريا ومنشوريا وإرغام الروس على الجلوس على مائدة المفاوضات، واستطاع اليابانيين أن يحققوا نصرًا كبيرًا على الأسطول الروسي في بورت آرثر الذي أصبح حديث العالم كله، وهو ما لم تتوقعه روسيا فخلال الهجوم الياباني، لم يكن القيصر نيقولا الثاني يتوقع هذا الهجوم فخلال لحظة الهجوم كان القيصر مستضيفًا السفير الياباني في حفل في الأوبرا وأظهر له من وسائل الترحيب والمجاملة الكثير، كما حدثه بشأن الأزمة وأمل في انفراجها، وفي تلك اللحظة تلقى أركان حرب القيصر تلغرافًا يفيد بقطع العلاقات السياسية بين اليابان وروسيا، ثم تلقى تلغرافًا آخر بهجوم الأسطول الياباني على بورت آرثر[32].

كما أكد الأميرال الكسيف في تلغراف إلى حكومته بأن ضباطًا أمريكيين قد شاركوا ضمن الأسطول الياباني الذي هاجم بورت آرثر، وهو ما أحدث قلقاً لدى كثير من الصحف الأوروبية من حدوث أزمة أوروبية كبرى خاصة بعد إصدار القيصر أوامره إلى كافة أفرع الجيش بأن تكون على استعداد سواء كانوا في أوروبا أو في الشرق الأقصى، حيث أخبرهم أن الحوادث الخفية قد يكمنها أن تولد لهم أعداء في ثلاثة أماكن يجب عليهم محاربتهم فيها. وهو ما يدعو إلى القلق من تكون حلف جديد مكون من فرنسا ألمانيا روسيا من جهة، إنجلترا واليابان والولايات المتحدة الأمريكية من جهة أخرى [33].

عندما أعلن خبر انتصار اليابان في بورت آرثر أعرب السلطان العثماني عن استيائه من ذلك؛ حيث انتاب السلطان مخاوف انشغال روسيا في حربها في الشرق الأقصى فتنصرف عن الاهتمام بحوادث البلقان وحين إذ تحل محلها إنجلترا وهو ما يثير قلق الدولة العثمانية [34].

على أية حال فلن نتطرق إلى تفاصيل المعارك الحربية الدائرة بين الطرفين، ولكن ما يهمنا هنا هو كيف بدأت إنجلترا في تنفيذ مخططها السياسي التي بنته على أساس استغلال قناة السويس لتحديد مسار الحرب في الشرق الأقصى وتحجيم الأسطول الروسي في المياه

الأوروبية حتى تستطيع اليابان القضاء على الأسطول الروسي في المياه الآسيوية لكي تحقق لإنجلترا أهدافها السياسية التي عزمت على تنفيذها من خلال السيطرة على الجسر العابر للقارات والمتحكم في حركة سير الأساطيل البحرية بين الشرق والغرب، والذي كان بمثابة اللغز الذي مثل نقطة تحول في السياسة البريطانية خلال مطلع القرن العشرين.

قناة السويس في وقت الحرب

ما أن اندلعت الحرب في الشرق الأقصى حتى إعلانه الحكومة المصرية عن موقف قناة السويس من القوى المتصارعة حيث أنه خلال إعلان حالة الحرب بين الطرفين كان هناك سفينتان روسيتان راسيتان في بورسعيد يتم تزويدهم بالفحم "وهو ما دعا الخارجية المصرية باسم حكومة خديو مصر عباس حلمى الثاني بأن تصدر قانون حقوق الدول التي تقضي في وقت الحرب للوقوف على الحياد والتي تضمنت [35]:

- – في أثناء الحرب لا يسلم الفحم في القناة أو أحد الميناءين المؤديين إليها لباخرة حربية من بواخر الدولتين المتحاربتين بدون إعطاء الإذن كتابة من السلطة صاحبة الاختصاص في الميناء المطلوب منها الفحم وهذه السلطة تبين الكمية التي يجوز السماح بأخذها.

أنه قبل إعطاء الإذن لأخذ الفحم لإحدى السفن الحربية التابعة لإحدى الدولتين المتحاربتين يجب على السلطات المختصة في الميناء أن تأخذ من ضابط السفينة كتابة يوقع عليها بخط يده يبين فيها وجهة السفينة والفحم الذي يريده [36].

- يجوز أن يعطى السفينة الحربية لإحدى الدولتين المتحاربتين الكمية اللازمة لها من الفحم حتى تصل إلى أقرب ميناء تستطيع أن تأخذ منه الفحم اللازم لإتمام سفرها على أن هذه القاعدة لا تمنع من إعطاء الفحم في ميناء آخر من موانئ القناة بكمية كافية حتى لا يبقي للسفينة وجه لطلب فحم من ميناء آخر.

- كل مركب حربي لإحد المتحاربين يجتاز القناة بأسرع وقت دون أن يقف إلا اضطراريًّا أو بأمر مصلحة القناة.

- لا يجوز أن يقيم مركبًا حربيًّا لأحد المتحاربين في مياه السويس أو ميناء بورسعيد أكثر من 24 ساعة إلا إذا كان لم يتم في هذه المدة أخذ الفحم اللازم أو أنه مضطر إلى الوقوف، وكل مركب يمكث أكثر من 24 ساعة يتم إلزامه بالسفر في أسرع وقت ممكن.

- لا يجـوز لمركـب حربـي لإحـد المتحاربـين أن يغادر القنـاة أو أحد مدخليهـا قبل 24 ساعة أو من سفر المركب الحربى التابع للدولة الأخرى.
- لا يجوز لإحدى الدولتين المتحاربتين أن تنزل أو تشحن من القناة أو مدخليها جنودًا أو سلاحًا أو ذخائر حربية أو مؤنًا أومعدات أخرى.
- عنـد حـدوث مانـع يطرأ في القناة يجوز إنزال كل جيش لا يتجاوز عدده دفعة واحده ما يعادل قوته ألف رجل وذلك في السويس أو بورسعيد إلى أن يفتح الطريق للسفر .
- أن لفـظ المركـب الحربـي تطلـق على كل باخرة مسلحة أو غير مسلحة تسـتخدمها الدولة المحاربة للنقل أو لمسـاعدة الأسـطول أو لأمر آخر يتعلق بالحرب برًّا أو بحرًا إلا ما كان من المراكب معدًا لأن يكون مستشفى ومستخدم في هذه المسألة فقط.

تلـك هـي البنـود الخاصـة بالمذكـرة المصرية المتعلقـة بحياد قناة السـويس تجـاه القوى المتحاربـة، والـتي أتت مـن خلال الإمـلاءات البريطانية للحكومة صاحبة السـلطة الفعلية في مصر، فمذكرة الحياد البريطانية التي تم إعلانها من جانب حكومة صاحبة الجلالة تتضمن نفـس شـروط الحيـاد الـتي وضعتهـا الحكومـة المصريـة المتعلقة بحيـاد قناة السـويس، حيث تضمنت مذكرة الحياد البريطانية الإجراءات الآتية [37]:

لا يسـمح لباخرة من بواخر أحد المتحاربين باللجوء إلى ميناء إنجليزي أو تحت سـلطة إنجليزية لأخذ معدات حربية وكل باخرة لأحد المتحاربين مقيمة في ميناء إنجليزي لا تخرج من الميناء إلا بعد 24 ساعة من سفر باخرة أخرى لأعدائها.

- إذا وجـدت باخـرة روسـية أو يابانية في إحدى الموانـئ الإنجليزية تغادر ذلك الميناء بعد 24 ساعة إلا إذا كانت مضطرة لإصلاح آلاتها أو هي لا تقدر على السفر بسبب العواصف.
- لا تعطى الباخرة من الأكل والفحم إلا ما كان ضروريًّا لإيصالها إلى أقرب ميناء.
- لا يجوز لباخرة أحد المتحاربين إدخال ما غنمته من عدوها إلى ميناء إنجليزي.

بتحليل تلك الشروط والإجراءات الموضوعة للحياد من قبل الحكومة المصرية والبريطانية يتضـح أنهـا تـكاد تكون شـروط واحدة وهو ما يؤكد على أن بريطانيـا قد عقدت كل آمالها في نتيجة الحرب على قناة السويس والدور الذي يمكن أن تلعبه من خلال عرقلة حركة الأسطول الروسي القادم من أوروبا حال دعت ظروف الحرب الحكومة الروسية لاستدعائه والاستعانة

بـه في العمليـات الحربية في الشـرق الأقصى، وهو ما يضمن لإنجلترا تفوق اليابان العسـكري وقدرتها على تحطيم الأسطول الروسي في المياه الآسيوية.

وتأكيدًا لذلك أن إحدى المدفعيات الروسية الراسية في بورسعيد قد تعطلت آلاتها فطلب قادة السـفينة من شـركة الحياض الخديوية أن تسـمح لها بدخول الحوض الناشـف في ميناء السـويس لإصـلاح هـذا العطل، إلا أنها لم تسـتطع إجابة هذا الطلب نظرًا لرفض السـلطات البريطانيـة ذلـك، علـى الرغم من كون ذلـك غير مخالف للحياد لأن إصـلاح آلة الباخرة لا يعد تسليحًا لها ولا مساهمة مادية وليس فيه ما يخالف الحياد.

وعلـى الرغـم من هـذا التحكم البريطاني في آلية مرور السـفن في القناة إلا أن الحكومة المصريـة قـد اتخذت قرارًا بعدم السـماح للبواخر التي تحمل الفحـم باجتياز القناة أيًّا كانت وجهـة تلـك البواخر إلى اليابان أو روسـيا، حيث أعربـت الحكومة المصرية عن رغبتها في منع أحد البواخر النمسـاوية الحاملة للفحم إلى بورت أرثر حتى لا يكون ذلك السـماح لها بالمرور مخالفًـا للحيـاد، وهو ما دفع الحكومة الروسـية إلى الادعـاء بأنها صاحبة حق في القناة لأنها تحمـل كثـيراً من الأسـهم وأن مرور مراكبها لا يضر بالمسـاهمين، إلا أن هـذا الادعاء لم ينل قبـولاً لـدى الحكومـة المصرية التي أكـدت على أنه بناءً على الاتفـاق الدولي المُبرم في 27 من يوليو 1885 أن قناة السويس على الحياد التام ولو كانت الحرب بين الدولة العثمانية صاحبة السيادة وبين دولة أخرى.

وبناءً على ذلك فإن الحكومة المصرية ملزمة بالمحافظة على حياد القناة ولو عجزت عن ذلـك يحـق للدولة العثمانية بحق السـيادة على مصر وأملاكهـا أن تضمن تنفيذ هذا الحياد، وقـد قـال وزيـر الخارجيـة الإنجليزية إن الحيـاد المتبع في قناة السـويس يُطبـق طبقًا لأحكام معاهدة يوليو ولكن صحف روسيا قالت إن الحياد لا يمكن تطبيقه مع وجود الإنجليز في مصر لأنهم أرجعوه إلى القناة وليس للمعاهدات؛ حيث أكدت الجريدة الرسمية الروسية على " أن فشلنا بالنصر على اليابان كبير طالما نصرنا مرتبط بحل المسألة المصرية عاجلاً أم آجلاً [38]

في الوقت نفسه وصل إلى السويس في 2 من مارس الأسطول الروسي الذي كان متمركزًا في جيبوتـي، عقـب رحيل الباخرتين الإنجليزيتين المحملتين بالديناميت المتجهتين إلى اليابان من ميناء السويس، قبل إعلان الحرب بأربعة أيام.

كما غادرت السـويس 5 نسـافات روسـية قاصدة بورسـعيد، والتي أعلن قائد الأسـطول الروسـي أن وجهتـه مينـاء بنزرت في تونس فتم إعطائـه الفحم اللازم لوصوله لهذا الثغر. في الوقت نفسة كان الأسطول الأمريكي راسيًا في ميناء السويس وعليه كثير من اليابانيين الذين

يدعون أنهم متجنسون بالجنسية الأمريكية [39].

أصبـح حيـاد القنـاة هـو المشـكلة الرئيسـية للحكومـة الروسـية وكيفيـة التعامـل مع تلك الوضعيـة الجديـدة الـتي فرضتها عليها إنجلترا، فما أثار انزعاج الحكومة الروسـية أنه حال استدعاء الأسطول الروسي في بحر البلطيق والذي بدأ بالتحرك بالفعل في 11 من فبراير[40]، فأنـه مضطـر إلى السـفر إلى الشـرق الأقصى عبر المرور من جبل طـارق وفي تلك الحالة فإن الحكومـة الإنجليزيـة لن تقـوم بإمداده بالفحم اللازم إلا لأقرب ميناء روسـي وليس للشـرق الأقصى أو إلى ميناء بورسـعيد؛ لذلك بدأت الحكومة الروسـية التفكير في إرسـال الأسـطول المتطـوع مـع الأسـطول الحربى حتى يسـتطيع مـده بالفحم الـلازم خلال الرحلة التي سـوف يقطعها من أوروبا حتى الشرق الأقصى، إلا أن الحكومة الإنجليزية أصدرت بيانًا بخصوص الأسـطول الروسـي المتطـوع المتكون مـن 16 باخرة بأنه أسـطول حربي يؤجـر للتجارة ويمكن تسـليحه للقتـال، وهو ملك الحكومة الروسـية وليس ملك لشـركات خاصةٍ بأفـراد؛ لذلك فإن الأسطول المتطوع سوف يعامل معاملة الأساطيل الحربية خلال المرور من الموانئ التي تشرف عليها بريطانيا[41].

أصبحت الإجراءات التي تمارسـها بريطانيا ضد الأسـطول الروسـي فيما يخص مسـألة حياد القناة بمثابة الضغوط الشديدة التي لم تجد الحكومة الروسية سبيل من أجل التخلص منهـا سـوى مهاجمـة السـفن التجاريـة الموجـودة في البحر الأحمـر والبحر المتوسـط، وهو ما دفع المسـتر لانسـون والتون إلى تقديم اسـتجواب لرئيس الوزراء البريطاني في مجلس العموم حول وضعية الطرادة الروسية " ديمترى دونسكوف" التي استخدمت قناة السويس كقاعدة لأعمال عدائية بعد إصلاحها في السويس وقامت بقطع الطريق على سفن الدول الواقفة على الحياد والتي كانت من ضمنها سفن تجارية بريطانية[42].

دفعـت الضغـوط الملقـاه علـى الحكومـة البريطانيـة نتيجـة اعتراض الأسـطول الروسـي الواقف في المياه المصرية وكريت واعتراضه لسـفن الدول الملازمة للحياد، القادة الإنجليز في مصـر لحـث الحكومة المصرية لإصدار قرارها بشـأن حياد المياه المصرية وليسـت القناة فقط والذي نصت الفقرة الرابعة منه" قبل فوات ميعاد الثلاث شهور من إعطاء أية سفينة حربية فحمًا في مياه البحرية المصرية بأن يتم مدها بالفحم والمؤن في نفس الثغر أو في ثغر أو مرسى مصري آخر أو في المياه البحرية المصرية إلا بإذن خصوصي[43].

فقد أكدت إنجلترا أن لمصر وكريت الحق في أن تضع شـروط الحياد كما يترأي لها دون أن يكون للدول الأخرى حق الاعتراض عليها. أو التدخل في الشروط التي تضعها.

تلك التأكيدات كان من الممكن اعتبارها حقوق أساسية للحكومة المصرية في حال ما كانت مصر صاحبة القرار السياسي أما وأن مصر في قبضة الحكومة البريطانية فإن تلك الشروط التي يتم فرضها لتطبيق سياسة الحياد سوف تكون طبقًا لرغبات بريطانيا من أجل تحقيق مصالحها الخاصة والتحكم في مصير الحرب الدائرة في الشرق الأقصى.

وأمام تلك الضغوط السياسية التي مارستها بريطانيا تجاه الأسطول الروسي العابر للمياه المصرية، بدأت الحكومة الروسية في العمل على إيجاد طريقة للتخلص من تلك الإجراءات التي فرضتها عليها بريطانيا، فقامت بتقديم طلب إلى الدولة العثمانية للسماح لأسطولها المرابط في البحر الأسود لاجتياز الدردنيل، وإذ ما قدمت بريطانيا اعتراضها على ذلك، تقوم روسيا بممارسة ضغوط أكبر على الدولة العثمانية عن طريق مطالبتها بدفع ما بقى لديها من الغرامة الحربية الخاصة بحروب البلقان دون تأخر[44].

موقف المفكرين المصريين من الحرب

ما أن اندلعت الحرب الروسية – اليابانية في الشرق الأقصى حتى تباينت آراء المفكرين المصريين بين جانبي الصراع وكيف يمكن لنتائج هذه الحرب أن تخدم القضية المصرية ضد الاحتلال الإنجليزي، فهناك من كان يميل إلى الروس و يأمل أن تنتصر روسيا في تلك الحرب، وذلك لأن نصر اليابان هو في مكنونه نصر لإنجلترا، فإن ثمار هذا النصر سوف تجنى اليابان ثمارة في الشرق الأقصى كما أن إنجلترا سوف تجنى ثماره من القوة والنفوذ في الشرق الأدنى، وتكون فرنسا أيضاً قد خسرت من قوتها الكثير بخسارة حليفتها في الشرق الأقصى؛ وذلك لأن كل ما يذهب من قوة روسيا وهو مضعف أيضًا من قوة فرنسا، فالإنجليز يسعون الآن لضرب ما تبقى من استقلال مصر، حيث بدأ الساسة البريطانيون ينادون الآن بضرورة ضم مصر للمستعمرات البريطانية، فلم يعد هناك مجال للشك لدى أصحاب هذا الرأي بأن نصر اليابان هو هزيمة للقضية المصرية وخسارة لاستقلالها، أما لو انتصرت روسيا إذ تضعف إنجلترا وتصرف اهتمامها إلى الشرق الأقصى الذي سيصبح تحت أنظار وأطماع الروسي في المستعمرات البريطانية خاصة في الهند، وهو ما يدفع إنجلترا إلى ضرورية اتباع سياسة تنال رضاء روسيا وفرنسا في مصر وهما الذين يناهضون سيطرة إنجلترا على مصر و وادى النيل، فقد أعطت روسيا لنفسها الحق في احتلال منشوريا لخدمة أطماعها ومصالحها بنفس الحق الذي احتلت إنجلترا به مصر، كما أن قناة السويس وهي في قبضة الإنجليز يتم إغلاقها في وجه الدول دون الوصول إلى أملاكها في الشرق الأقصى ولكل دولة ملك في تلك البقاع من العالم، إذا انتصرت روسيا نظرت إلى إنجلترا وسعوا إلى إيجاد طريقة لخلاص قناة السويس من قبضة الإنجليز.

أمـا الفريـق الآخر فيميل إلى اليابان ويود أن تنتصر على الروس أعداء الدولة العثمانية وبانكسـارها يبتعدون عن الدولة العثمانية وينشـغلون بأنفسـهم مدة طويلة فتنصرف الأستانة إلى شئونها وقد انتشر هذا الرأي بين كافة الناس لشدة حبهم للدولة العثمانية، إلا أن جريدة الأهرام كانت تخالف هذا الرأي لأن روسيا كالسيل المتدفق والذي ما أن ينجح في اجتياز أزمة الشرق الأقصى حتى يتدفق إلى الشرق الأدنى[45] .

الضغوط السياسية البريطانية على روسيا

الوفاق الودي بين إنجلترا - فرنسا

نجحـت الدبلوماسـية البريطانيـة في إحـداث اضطرابًا سياسيًّا لروسـيا خـلال الحرب الروسية اليابانية من خلال عقد الوفاق الودى مع فرنسا في 18 من أبريل 1904، وهو الذي نجحـت مـن خلالـه الدولتـان إنهـاء الخلافات الاسـتعمارية الـتي بينهم فيما يخص المسـألة المصرية والمغرب العربي، وهو ما أحدث اضطرابًا للسياسة الروسية جعلها تعيد تقيم علاقتها السياسـية تجاه بريطانيا حيث أبلغ المسـيو دلكاسـه الحكومة الفرنسـية بأن الحكومة الروسية هـي أولى الـدول الـتي أبدت موافقتها على الوفاق البريطاني- الفرنسـي فيما يخص المسـألة المصريـة، وكانـت الحكومـة الروسـية تهدف من وراء ذلك الاعتراف كونـه يُعد من الضمانات التي تستطيع من خلاله حفظ حقوقها في مصر بجانب الاتفاقيات والمعاهدات الجديدة، كما أنه سيسـاعدها على كسـب ود حليفتها خلال ما تمر به من أزمة في الشـرق الأقصى، بإضافة السـعي للتقرب لإنجلترا حتى لا تعيق حركة الأسـطول الروسـي إذا ما اسـتدعت الحاجة إلى انتقاله من أوروبا إلى الشـرق الأقصى لدعم الأسـطول الروسـي في المياه الأسـيوية في حربها ضد اليابان[46].

وبهذا الاعتراف الروسـي بالوفاق هو اعتراف بتفوق الدبلوماسـية البريطانية في تحقيق الهـدف الأهـم مـن رعايتها للحرب المندلعة في الشـرق الأقصى وهو تفتيت التحالف الروسـي - الفرنسي، واحتفاظها بقوة أسطولها البحري ومحافظتها على ريادتها للبحار العالمية، وهو الهدف الرئيسـي الذي أرادت إنجلترا تحقيقه من وراء تحريض اليابان ضد روسـيا في المياه الآسيوية.

وفي 24 مـن يونيـو نجحت الدبلوماسـية البريطانية في تحقيق انتصار جديد على روسـيا وذلـك بحصولهـا علـى اعـتراف ألمانـي بالوفـاق الفرنسـي- الإنجليزي فيمـا يتعلق بالمسـألة المصرية نظير حصول ألمانيا على امتيازات تجارية تضمن نجاح المشروعات الألمانية في مصر

بعد انقضاء أجل المعاهدة التجارية بين ألمانيا ومصر عام 1912[47] .

على الرغم من مباركة الحكومة الروسية للوفاق الودي فيما يخص المسألة المصرية إلا أنها أصدرت مذكرة رسمية تجاه الدولتين فيما يتعلق بتعديل البند الثامن من معاهدة أكتوبر 1888 الخاصة بحياد قناة السويس، حيث أبدت الحكومة الروسية اعتراضها على الحكومة البريطانية التي أرادت تعطيل حياد القناة طبقًا لمعاهدة الأستانة التي دافعت عنها القوى الأوروبية عام 1888، وذلك في ضوء العبارة التي أضافها المندوب البريطانى "الذي أعطى إنجلترا الحق في منع مرور الأساطيل الحربية في القناة إذا كانت موجهة لعمل يضر بمصالح مصر".

فإن إضافة هذه العبارة كان الغرض منها إبطال مفعول المعاهدة لأن ضمان حياد القناة لم يكن في حقيقة الأمر مطلوب إلا من الدولة الوحيدة التي هي أقدر الدول على تقييد ذلك الحياد" إنجلترا" من أجل تحقيق مصالحها السياسية.

ولذلك ذكرت الجريدة الرسمية الروسية تحفظ اللورد سالسينو إذ قال" إن موافقة إنجلترا على معاهدة 1888 لم تكن موافقة لكلمة نائبها لهذا السبب كانت نتيجة موافقة الدول الأخرى وهي غير قابلة للتعديل، وهوما دفع فرنسا في 18 من أبريل 1904 لإعلان المبادرة التالية" أن البند السادس يعد تأكيدًا على حرية المرور في القناة وأن تعلن الحكومة الإنجليزية أنها توافق على أحكام معاهدة الأستانة 1888 وإنفاذ لتلك الأحكام وبما أن حرية المرور في القناة قد ضمنت على هذا الأساس لذلك تقرر إلغاء الفقرة الأخيرة من العبارة الأولى والفقرة الثانية من البند الثامن[48] من هذه المعاهدة ويظل موقوفًا ويعد هذا البند في منتهى الوضوح؛ لذلك توقف فرنسا إنفاذ الفقرة الأولى والفقرة الثانية من البند الثامن من المعاهدة[49].

مما دفع الجريدة الرسمية الروسية للإشارة إلى " أنه يجب أن يفهم أن التعديلات التي أضيفت على البند الثامن من معاهدة 1888 ويشار إليها في البند السادس من الإعلان الفرنسي – الإنجليزي الخاص بمصر، لا تلتزم به الدول الموقعة على معاهدة الأستانة وأنها ملتزمة بالحقوق طالما لم تُقره كافة الدول وأنه ليس بإمكانها الاعتراف بهذا التعديل[50].

كان الرد الروسي على هذا الاتفاق الثنائي الخاص بحياد القناة ومدى اعتراض روسيا على البند السادس هو تعرفانه جيداً كلا من فرنسا وإنجلترا وأنه ليس باتفاقهم وحدهم تثبتان اتفاقًا دوليًّا موضوعًا منذ 1888؛ لهذا لم يُصَبْ اللورد لانسدون بدهشة من جراء هذا

التصريح الروسي، أنه أمر متوقع من جانب بطرسبورج وذلك للعديد من الأسباب.

فمع الحرب المندلعة في الشرق الأقصى يهم روسيا جداً أمر قناة السويس وبما أنها كانت من ضمن الدول التي وقعت على معاهدة الأستانة الضامنة لحياد القناة فإن من مصلحتها العمل على كسب ود إنجلترا فإذا حدث هذا التوافق الروسي- الإنجليزي على غرار الوفاق الفرنسي - الإنجليزي فإن الطرفين سوف يتبادلان المنافع السياسية والتي يأتي على رأسها سماح إنجلترا للأسطول الروسي الأوروبي عبور قناة السويس، إلى جانب ذلك أرادت روسيا أن توصل رسالة إلى القوى الأوروبية أن محاربتها لليابان لا تشغلها عن الحفاظ على حقوقها في مصر كما أنها تشترك في كل الاتفاقيات الدولية، هذا إلى جانب إرسال رسالة إلى رجال السياسية بأن عليهم إدراك الاعتراف بكافة الحقوق الروسية[51].

أرادت إنجلترا أن تمارس المزيد من الضغوط السياسية على روسيا من أجل تحقيق أطماعها التي سبق أن حددتها قبيل اندلاع الحرب الروسية - اليابانية فقامت بإرسال حملة عسكرية إلى التبت والتي نجحت من خلالها عقد اتفاق بينها وبين روسيا والذي تعترف من خلاله إنجلترا بحقوق روسيا الدينية في لاسا عاصمة التبت مقابل اعتراف روسيا بالمصالح التجارية البريطانية في التبت[52].

بات من الواضح مدى استغلال إنجلترا لقناة السويس في تحقيق أهدافها السياسية من خلال الضغط على روسيا في مسألة حياد القناة وحث بطرسبورج على تقديم تنازلات اقتصادية و تجارية للحكومة الإنجليزية في التبت.

في ظل التعنت السياسي للحكومة البريطانية تجاه روسيا في مسألة حياد القناة بدأت بطرسبورج في الاتجاه إلى سياسة الضغط على إنجلترا من أجل إجبارها على فتح قناة السويس أمام عبور الأسطول الروسي المتجه إلى الشرق الأقصى. ومن أجل ذلك قامت روسيا بإرسال سفينتين من الأسطول الروسي الحبيس في البحر الأسود إلى البحر الأحمر للقبض على البواخر التي تحمل مساعدات لليابان، وكان الهدف من ذلك استثار القوى الأوروبية حول فتح الدردنيل أمام سفنها في البحر الأسود، فقد عقدت روسيا عزمها على تحريك هذا الأسطول حت لو كلفها ذلك محاربة إنجلترا، فقد قامت بحشد قواتها على حدود الهند لمهاجمتها وأتمت استعداداتها للدفاع عن سواحل البلطيق، فقد عقدت العزم على إرسال المزيد من قطع الأسطول المرابط في البحر الأسود بعبور الدردنيل، وهو ما يجعل الدولة العثمانية هي الدولة التي قدمت مساعدة لروسيا ودخول طرف ثالث في الحرب مما يستدعى تنفيذ إنجلترا لالتزامها تجاه اليابان وتقديم كافة السبل الممكنة من أجل منع

الدولة العثمانية من ذلك[53].

قدمت إنجلترا احتجاجًا إلى الباب العالي الذي أبلغ روسيا بذلك وأنها لا تسمح لبواخر الأسطول الروسي بعبور الدردنيل إذ كانت سفن الأسطول المتطوع مسلحة، فقد أبلغت الدولة العثمانية تحت الضغط البريطاني أنها ملتزمة بتنفيذ المعاهدات الدولية المُبرمة بين القوى الغربية في 1856 والتي لا تجيز للسفن الحربية باجتياز الدردنيل.

كانت الدولة العثمانية قد سمحت في العام الماضي لسفن الأسطول الروسي بعبور الدردنيل غير مصغي للاحتجاجات البريطانية، أما الآن فالوضع مختلف لأن روسيا في حالة حرب مع اليابان والتي لها حليفتها إنجلترا فإن المجاهرة بالسماح للأسطول الروسي بعبور الدردنيل و التواطؤ مع روسيا، يمثل خروج عن الحياد الواجب اتباعه تجاه إنجلترا وليس إلى اليابان التي لا تربطها بالدولة العثمانية أي التزامات أو تعاهدات دولية[54].

إن مشكلة اجتياز الأسطول الروسي المتطوع للدردنيل ظلت محل خلاف بين إنجلترا وروسيا وذلك في ضوء معاهدة لندن 1871 والتي قضت بفتح البحر الأسود أما السفن الحربية الروسية ورفضت فتح البوسفور والدردنيل لهذا الأسطول بل قضت بإغلاقه أما كافة الأساطيل الحربية لكافة الدول لا تميز أو استثناء، إلا أن الخلاف كان حول نقطتين أساسيتان وهما صفة بوارج الأسطول الروسي المتطوع، والطريقة التي جرى عليها حجز سفن الدول الملازمة للحياد أهي قانونية أو غير قانونية.

أما ما يخص النقطة الأولى فإن بوراج هذا الأسطول إما أن تكون حربية وإما أن تكون تجارية فإذا كانت حربية مشتركة مع الأساطيل التي تقاتل اليابانيين فلماذا أرسلتها روسيا عن طريق الدردنيل واخترقت حرمة المعاهدات، ولماذا سمحت الدولة العثمانية باجتياز الدردنيل، وكيف تستعمل روسيا خديعة الدول برفع العلم التجاري على تلك البواخر عند مرور المضيق، وإذا كانت تلك البواخر تجارية فلماذا كانت مسلحة ومقلة للجنود، فإن المعاهدات والقوانين لا تجيز أن تتغير صفة البواخر في كل ساعة فلا تجد روسيا برهانًا ناصعًا على مطابقة فعلها للقوانين والمعاهدات.

أما المسألة الثانية أي كون حجز السفن التابعة للدول المعلنة للحياد قانونى أو غير قانونى فإن ذلك يعود إلى تصريحات الدول صاحبة السفن بإن ما تحمله تلك السفن تابع إلى أي اتجاه كما أعلنت إنجلترا أن الذخائر الموجودة على السفينة مالاكا التى تم القبض عليها فى البحر الأحمر كانت مرسلة إلى الأسطول البريطاني في الشرق الأقصى، وهو ما لم تستطع روسيا إثبات عكسه[55].

وعلـى الرغـم مـن هذا الخلاف القائـم بين الحكومة الروسـية والإنجليزيـة حول طبيعة عمـل الأسـطول المتطوع فقد أعـلان وزير الخارجية البريطانى لانسـدون أمام مجلس العموم البريطانى بأن مسألة الأسطول الروسي المتطوع قد تم حلها بما يتفق ومصالح إنجلترا، والتى ليـس لديهـا اعـتراض حول مرور هذا الأسـطول بالدردنيل على شـرط أن لا تخرج تحت راية تجارية ثم يتحول إلى طردات وترفع الراية الحربية[56].

تغُير السياسة البريطانية تجاه روسيا

مع ارتفاع وتيرة الحرب الدائرة في الشـرق الأقصى وتعرض القوات الروسـية إلى هزائم متكـررة، حيـث كانت نتيجـة المعركة الأخيرة بين الروس واليابانيـين في مكدن حديثًا لعواصم العـالم لمـا حققتـه القوات اليابانية مـن انتصار عظيم على القوات الروسـية، وما صاحبه من اهتزاز لسـمعة روسـيا الدولية كقوة أوروبية عظمى، مما دفع روسـيا إلى تعويض خسـائرها باستدعاء الأسطول الروسي المرابط في بحر البلطيق من أجل خوض المعركة الحاسمة بحرًا ضد اليابان.

فقد شكل الأسطول الروسي في البلطيق أحد أهم الأساطيل الكبرى في البحرية الروسية حيث ينقسـم هذا الأسـطول إلى قسمين الأول تحت قيادة الأميرال فولكيزون، والقسم الثانى تحت قيادة الأميرال انكسيت. وكانت روسـيا تدرك تمامًا موقف إنجلترا المتعنت تجاه مرور أسـطول بحـر البلطيـق مـن قناة السـويس، لذلك بدأت روسـيا في الضغط علـى بريطانيا كى تجبرها على التراجع عن موقفها[57].

وصـل إلى علـم الحكومـة الروسـية معلومـات تفيـد بـأن اليابانيـين عازمون علـى القيام بأعمال تخريبية للأسطول الروسي في البلطيق وهو ما أكدته الحكومة الدنماركية بأنها ألقت القبض على بعض الجواسـيس اليابانيين على شـواطئها[58]، إلا أن الأسـطول الروسـي قد قام بضرب سـفن صيد تابعة لصيادين بريطانيين خلال اجتيازه بحر الشـمال وذلك لاعتقادهم بأن تلك السـفن يسـتخدمها اليابانيون للقيام بأعمال تخريبية ضد الأسـطول الروسـي، وكاد هذا الحادث أن يقضي إلى إشعال الموقف الدولي[59].

حيث تفاقمت الأزمة بين الصحف الروسية ونظيرتها البريطانية على أثر اشتعال الموقف بـين الحكومتـين، بشـأن هـذا الحادث[60]، مـا كاد أن يتطـور الموقف بين الجانبـين حتى تدخلت فرنسـا لحل هذا الخلاف عن طريق السـفير الفرنسـي المسـيو كمبسـون في لندن والذي سـبق أن تدخـل لحـل النـزاع القائم بين الطرفـين حول الباخرة مالاكا، حيث اسـتطاع أن يوفق بين الطرفين وتم احتواء الأزمة، وهو ما خدم مصالح فرنسا أيضاً لأنه لم يكن لها من أن تقع في

أزمة تحدث بين الطرفين خاصة وأن أحدهما حليفتها والأخرى صديقتها، وهو ما سهل على الدولتين اتخاذ طريق التفاوض من أجل حل النزاع القائم بينهم[61].

مثل حادث بحر الشمال مرحلة جديدة من مراحل السياسة البريطانية تجاه الأزمة الدولية القائمة في الشرق الأقصى وتجاه روسيا التي بدأت في التصعيد السياسيّ والتلويح باستخدام القوة تجاه المستعمرات البريطانية في الهند، ومع نجاح السياسة البريطانية في تحقيق الجزء الأول من خطتها المتعلقة بأهدافها السياسية التي أرادت تحقيقها من خلال التحريض الياباني ضد روسيا، بدأت الحكومة البريطانية العمل على تحقيق الجزء الثاني وهو الحفاظ على الوضع الراهن في الشرق الأقصى والعمل على تحقيق السلام بين اليابان و روسيا[62]، حيث ألقى لانسدون خطابه في الحفل السنوي في قصر غرهام حث خلاله الدول إلى ضرورة نبذ الحرب وإيجاد آلية لحل الخلافات الدولية بين الدول وبعضها البعض في إطار سلمي في ضوء التعاون القائم بين إنجلترا والولايات المتحدة الأمريكية بدعوة من الرئيس الأمريكي ثيودور روزفلت بضرورة الدعوة لعقد مؤتمر دولى يسعى إلى ضرورة إيجاد آليات لحل المنازعات الدولية بين كافة القوى بعيدًا عن الحروب كما حدث في الاتفاق الذي أبرمته إنجلترا مع فرنسا[63].

ترتيبات وصول الأسطول الروسي إلى قناة السويس

مصر الآن تنظر إلى هذا العهد الدولي وتنفيذه بطابع العمل" مرتاحه مسرورة لأن مياهها التي كانت سببًا لتقريب الأمم ووصل الشعوب واختصار الطريق. كانت مهددة بعناد إنجلترا بأن تكون في حرب من الحروب أو أزمة من الأزمات مجال العدوان والتطاحن. لأن إنجلترا لم تتوقف يوم ضرب الإسكندرية عن احتلال القناة وقطع المواصلات بين البحر الأحمر والبحر المتوسط ولولا عهد 18 من أبريل 1904 " الوفاق الودي" لما أمنت إنجلترا ووضعها العقبات في وجه الأسطول الروسي سواء كان ذلك مباشرة وهي الدولة المحتلة لمصر والمتمكنة منها بالقوة أو بغض الطرف عن جناية ترتكب في القناة بيد اليابانيين ومأجوريهم لأن الدولة القابضة على قوة مصر قادرة أن تدير تلك القوة على هواها وأن تستخدمها في أغراضها وأهوائها وميولها. وحكومة مصر مكتوفة اليدين مكبلة الساعدين مكمومة الفم. أما الآن فقد قضي الأمر وسطر الحياد فلكل دولة من الدول الحق في أن تسير أسطولها تحت ظل الأمان والسلام كدولة الروس وأن تتخذ الحيطة التي اتخذت مع أسطول روسيا[64].

بدأت إنجلترا في تنفيذ الجزء الخاص من خطتها بحفظ الوضع الراهن في الشرق الاقصى بين اليابان و روسيا كما هو " إلا هزيمة كاملة ولا نصر كامل" ومن أجل ذلك بدأت

في العمل على إعادة إحياء حياد قناة السويس مرة أخرى بالسماح للأسطول الروسي بالعبور مـن القنـاة، فقـد طلب فيس قنصل بريطانيا في السـويس بناءً علـى طلب المحافظة من جميع وكالات البواخـر الإنجليزيـة وضباطهـا أن تتخذ جميع الوسـائل لمنع المظاهرة ضد الأسـطول الروسي أثناء عبوره للقناة وأن يمنع الضباط والنوتية من إلقاء أي شيء في القناة، وإذا مرت إحدى السفن الروسية على مقربة من سفينة إنجليزية وجب على قبطان السفينة الإنجليزية أن يأمر رجاله بإدخال كل ما هو على جانبي السفينة[65].

كمـا أمـرت الحكومة المصرية بتمركـز القوات المصرية على جانبي القناة وإرسـال قوات مسلحة إلى محطة رأس العش لكى تحرس الأسطول عند مروره بالقناة بثلاث قواطر كبيرة وباخرة كاشفة وزورقين تجاريين يركبهما رجال خفر السواحل .

وهي الترتيبات التي سـوف يتم اعتمادها في معاملة كافة الأسـاطيل المحاربة، فمنذ تلك اللحظـة فصاعـدًا، وهـو مـا يؤكـد على أن إنجلـترا بدأت في تغير سياسـتها تجاه روسـيا فيما يخص مسألة حياد القناة والحرب الدائرة في الشرق الأقصى[66].

المراقبة الدولية

انقسـم الأسـطول الروسـي إلى ثلاثة أقسام: قسم ذهب إلى ناحية طنجة والقسم الآخر انقسـم إلى قسـمين ظل مرابطا عند جزيرة كريت ويرجع ذلك إلى أن حوض بورسـعيد لأن يتسع لتمركز كل قطع الأسطول الروسي لذلك تم تقسيمه إلى ثلاث فرق[67].

وصل الأسـطول الروسـي إلى بورسعيد في صباح 23 من نوفمبر 1904 وكان في استقباله قناصل روسيا في بورسعيد والقاهرة والمندوب البحرى الروسي في الأستانة الذي جاء بورسعيد خصيصًا لهذا الغرض[68]، وقد ذهب الأسـطول إلى الميناء الشـرقي الذي تم إخلائه خصيصاً، وقد تأهبت المحافظة لتقديم سـبل الدعم والخدمات التي أرادها قادة الأسـطول، وتم تزويده بالفحم والمياه بعد أن قام الأميرال فولكرشام بتقديم التعهد المطلوب بشأن ذلك[69].

عندمـا وصـل الأسـطول حيا الـبر بإطلاق 21 طلقـة فرفعت الطـرادة البريطانية علمها تحية للأسـطول الروسـي وعزفت الموسـيقى السـلام الوطنى البريطاني ثم السـلام الوطنى المصري[70]، كما وصل إلى الإسـماعيلية قناصل الدول على رأسـهم قنصل فرنسـا وإيطاليا بما فيهـم المعتمـد الروسـي ، ومنـدوب من كل وكالة سياسـية ورئيس شـركة القنـاة لمراقبة مرور الأسطول وكيفية تطبيق الحياد[71]

وقد مر الأسطول من الإسـماعيلة قاصدًا السويس وقد تقرر أن يبيت في البحيرات المرة، وقـد أعـدت الشـركة للقناصل مأدبة في دار الشـركة وجهزت لهم باخـرة خصوصية يركبونها

للسويس لمرافقة الأسطول.

وقد بلغ ما أنفقه الأسطول ثمن المأكل والزاد مبلغ 500 جنيهًا ، كما سحب الكمومندون مـن بنـك الكريـدي ليونيه مبلغ 200 الف جنيهاً، تم دفع منها رسـوم مرور الأسـطول في قناة السويس والتي قدرت بمبلغ 370 الف فرنك[72].

وفي صباح 24 من نوفمبر أعلن قدوم الجزء الثانى من الأسطول، الذي كان في استقباله الكونت دى سـربون مدير شـركة القناة والمسـيو دويان الذين سـافروا إلى بروسـعيد لترتيب مـروره في القنـاة، كمـا أصدرت المحافظة تعليماتها بمنع الصيّاديـن من الصيد في القناة عند مـرور الأسـطول، كما أصدرت الشـركة أوامرها إلى جميع العمال في الكـراكات والبواخر بأن يظلـوا في داخـل السـفن ولا يسـمح لواحـد منهم بأن يخرج علـى ظهر السـفينة في أثناء مرور الأسطول، وقد طلب قادة الأسطول الروسي من الشركة ألا يقود السفن التي تخفر الأسطول أي من الإنجليز أو الإيطاليين، كما طلب اللورد كرومر نفس الشيء من الشركة، ولا يستخدم في ذلك إلا البحاره الفرنسـيين واليونانيين ولا يقف الأسـطول بعد سـفره من السـويس إلا في جيبوتي[73].

كمـا وصـل الجـزء الثالـث مـن الأسـطول قادمًا مـن كريت في 10 مـن ينايـر 1905 وقد اتخذت الشركة والمحافظة نفس الإجراءات الخاصة بتأمين مرور الاسطول في القناة[74].

أن حيـاد القنـاة خـلال الروسـية - اليابانيـة لم يرتبـط بوجود تعهدات دوليـة تلزم كافة الدول الكبرى بتنفيذ هذا الحياد، بل ارتبط ارتباطًا وثيقًا بأطماع وأهداف إنجلترا السياسية والاسـتعمارية والمحافظـة علـى تفوقهـا البحـري ، حيـث أرادت بريطانيـا تنفيذ بنـود الاتفاق الدولي الخاص بحياد القناة بالسماح للأسطول الروسي للمرور منها عندم نجحت في تنفيذ أهدافها التي سعت إليها عن طريق دفع اليابان لقتال الروسي والحيلولة دون وصول الأسطول الروسـي في البلطيق إلى الشـرق الأقصى عن طريق القناة إلا عندما سمحت إنجلترا بذلك وهـو مـا يؤكـد عصفهـا بالتعاهد الدولي الموقـع في 1888 بين كافة القوى والـذي يضمن حياد القناة وقت السلم والحرب، وتقيد هذا الحياد لخدمة مصالحه على المستوى الأوروبي والشرق الأقصى.

الهوامش: -

١ الأهرام: 26 نوفمبر 1904
2 نفسه
3 الأهرام: 9 مارس 1904
4 نفسه
5 نفسه
6 الأهرام: 26 نوفمبر 1904
7 الأهرام: 9 مارس 1904
8 الأهرام : 26 نوفمبر 1904
9 نفسه
10 الأهرام: 22 يناير 1904
11 الأهرام: 15 فبراير 1904
12 نفسه
13 الأهرام: 14 يناير 1904
14 الأهرام: 25 فبراير 1904
15 الأهرام: 15 فبراير 1904
16 الأهرام: 5 مارس 1904
17 الأهرام : 5 مارس 1904
18 الأهرام: 8 يناير 1904
19 الأهرام: 12 يناير 1904
20 نفسه
21 الأهرام: 14 يناير 1904
22 نفسه
23 الأهرام: 18 فبراير 1904
24 نفسه
25 نفسه
26 الأهرام: 15 فبراير 1904
27 الأهرام: 11 يناير 1904
28 الأهرام: 6 يناير 1904
29 الأهرام: 11 يناير 1904
30 الأهرام: 6 يناير 1904
31 الأهرام: 21 فبراير 1904
32 نفسه
33 نفسه
34 نفسه
35 الأهرام: 11 فبراير 1904

36 صورة من طلب قائد المركب للحصول على الفحم في القناة " أنا فلان قomondان المركب الحربى المسمى .... في خدمة جلالة الإمبراطور .... أعلن بشرفي في هذه الوثيقة أن كمية الفحم الموجودة الآن على ظهر المركب الذي أنا أتولى قيادته لا تتجاوز كمية ....، وأتعهد بشرفي أن الباخرة التي أنا أقودها بعد أن تبرح الميناء المصرى .... تذهب إلى ميناء ....

37 الأهرام: 21 فبراير 1904

38 الأهرام: 2 مارس 1904

39 نفسه

40 الأهرام: 14 فبراير 1904

41 الأهرام: 18 فبراير 1904

42 الأهرام: 9 مارس 1904

43 نفسه

44 الأهرام: 26 أبريل 1904

45 الأهرام: 16 فبراير 1904

46 الأهرام: 23 مايو 1904

47 الأهرام: 4 يوليو 1904

48 البند الثامن: أن وكلاء الدول الموقعة على هذه المعاهدة الموجودين في مصر يعبرون على الإنفاذ وفي كل فرصة تهدد أمان القناة وحرية المرور بها يجتمعون بناء على دعوة ثلاث منهم تحت رئاسة أقدمهم لإجراء التحقيق الخاص بذلك وإبلاغ الحكومة المصرية بالخطر الذي يبدو لهم حتى تأخذ الحكومة الوسائل التي تؤكد حماية القناة وحرية إستخدامها . وفي كل حالة يجتمعون مرة في السنة ليقفوا على حسن إنفاذ هذة المعاهدة.

49 الأهرام: 6 مايو 1904

50 نفسه

51 نفسه

52 الأهرام: 14 يونيو 1904

53 الأهرام: 26 يوليو 1904

54 نفسه

55 الأهرام: 26 يوليو 1904

56 الأهرام: 19 أغسطس 1904

57 الأهرام: 29 يوليو 1904

58 الأهرام: 26 أكتوبر 1904

59 الأهرام: 2 نوفمبر 1904

60 الأهرام: 3 نوفمبر 1904

61 نفسه

62 الأهرام: 30 سبتمبر 1904

63 7 نوفمبر 1904

64 الأهرام: 26 نوفمبر 1904

65 الأهرام: 22 نوفمبر 1904

66 الأهرام: 16نوفمبر 1904
67 نفسه
68 الأهرام: 23 نوفمبر 1904
69 الأهرام: 22 نوفمبر 1904
70 الأهرام: 16نوفمبر 1904
71 الأهرام: 23 نوفمبر 1904
72 الأهرام: 16نوفمبر 1904
73 الأهرام: 24 نوفمبر 1904
74 الأهرام: 10 يناير 1905

الجمعية العمومية ومد أجل امتياز قناة السويس سنة 1909-1910

أ.د./سعيدة محمد حسني
أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر
جامعة قناة السويس

لم يحـظ أي ممـر مائـي في العالم بما حظيت به قناة السـويس من مناقشـات وحوارات، علـى اعتبـار أن قنـاة السـويس هي قضية مصر، بـل قضية الصراع بين الشـرق والغرب، منذ أن وجد الغرب سـبيل إلى خزائن الشـرق، هي قطب الرحى في كل برنامج اسـتعماري، ولذلك كانت وثيقة الصلة بجميع الحروب العالمية التي نشبت، وبتطورات العالم في ميادين السياسة والاقتصاد[1].

ومن ذلك ما حدث سنة 1909، حينما طرح على صفحات الجرائد فكرة عرض مشروع مد أجل امتياز القناة 40 سنة بعد انتهاء الامتياز القديم، حيث كان مفروضا أن ينتهي امتياز قناة السويس الذي عقده سعيد باشا مع فرديناند ديليسبس في 17 نوفمبر سنة 1968، وعلى ذلك تصبح القناة ملكا لمصر، ولكن خلال خريف سنة 1909 تناثرت بعض الأخبار حول أن المفاوضات دائرة بين شركة قناة السويس والحكومة المصرية حول مد أجل امتياز القناة لمدة أربعين سنة جديدة، تبدأ من أول يناير سنة 1969 وحتى آخر ديسمبر سنة 2008.

واتبعـت الحكومـة المصريـة سياسـة مبهمة في إخبار النـاس بذلك المشـروع حيث تكتمت أخباره جهد المستطاع، ثم أعلنته بعد المذكرة الأولى التي أعدها المستشار المالي[2] بول هارفي، وقـد ذكـر وقتـذاك إن المستشـار المالي الإنجليزي كان قد أوقع نفسـه في مأزق مادي بتصرفه في أمـوال الاحتياطـي العـام الخاص بصندوق الدين وحاول ألدن جورسـت المعتمد البريطاني وقتذاك معاونة بول هارفي في إيجاد حل لهذا الموقف الصعب دون اللجوء إلى الاقتراض[3]، ومن ثـم كان التفكير في مـد أجـل امتياز قناة السـويس، تلك الفكرة التي لاقـت ترحيبا من بعض مساهمي شركة القنال حيث أن الشركة كانت تنوي القيام بعمل تحسينات في القناة، وبما أن التحسـينات تحتاج إلى أموال كثيرة ووقت طويل فقد لاقت هذه الفكرة ترحيب من القائمين على أمر هذه الشركة في مد أجل الامتياز ليطمئن المساهمون على أنهم الذين سيجنون ثمرة هذه التحسينات وليست مصر[4].

وتخابـر المستشـار المالـي مع شـركة القناة بهدف مسـاعدتها في مد أجـل الامتياز، فكان ذلك المشروع الذي ظل في الخفاء زهاء سنة تقريبا، وكان بول هارفي قد كتب مذكرة للحكومة المصريـة أوضـح فيهـا فوائـد مد أجـل امتياز قناة السـويس وتمثلت هذه الفوائـد في أن تدفع شـركة القنـاة للحكومـة المصرية أربعـة ملايين من الجنيهات على أربعة أقسـاط تبدأ من 15

ديسمبر سنة 1910 وحتى 15 ديسمبر سنة 1913، ثم تمنح نسبة من الأرباح تبدأ ب 4 % سنة 1921، ثم تزاد 2 % كل عشر سنوات حتى تصل إلى 12% سنة 1961، وبعد ذلك ينتهي الامتياز القديم في 17 نوفمبر سنة 1968 ومنذ أول يناير سنة 1969 تصبح أرباح القناة مناصفة بين الشركة والحكومة المصرية أو بمعنى آخر تحصل شركة القنال على 50 مليون فرنك من الأرباح سنويا والباقي لمصر حتى ولو لم يبق للحكومة المصرية شيء بل أكثر من ذلك تقوم الحكومة المصرية بدفع ما ينقص من الأرباح لشركة قناة السويس، هذا بالإضافة إلى تعهد الشركة بدفع تسعين ألف فرنك سنويا مقابل أن تدفع مصر مرتبات ومعاشات المتقاعدين من الموظفين بعد سنة 2008.

اقتراح عرض مشروع القناة على الجمعية العمومية.

حصل محمد فريد على النسخة الأصلية لمشروع مد أجل امتياز القناة ونشرها في اللواء -لسان الحزب الوطني- خلال شهر أكتوبر سنة 1909،

وحاول إظهار غبن ذلك المشروع وطالب بضرورة أخذ رأي الجمعية العمومية فيه على اعتبار أنها أكبر هيئة تمثيلية في مصر في ذلك الوقت، وعلى أثر نشر المشروع طرحته الصحف المحلية وغير المحلية للمناقشة لتظهر بعضها فوائده وتظهر غيرها غبنه على مصر والمصريين.

موقف الأحزاب المصرية من فكرة مد أجل امتياز قناة السويس خاصة الحزب الوطني وحزب الأمة:

ومن الملاحظ أن مسألة مد امتياز قناة السويس أوجدت موقفا مشتركا بين الحزبين، حيث تسابقا في معارضة المشروع، وتمسكا بضرورة عرضه على الجمعية العمومية.

موقف المصريين من اقتراح مد أجل امتياز القناة.

وبناء على سياسة الإبهام التي اتبعتها الحكومة المصرية في إخبار الناس بذلك المشروع أو بموافقتها على عرضه على الجمعية العمومية، انقسم المصريون إزاء هذا الأمر إلى عدة فرقاء:

الأول استنتج أن شركة القنال هي التي اشترطت قبل التعاقد مع الحكومة المصرية موافقة الجمعية العمومية على ذلك المشروع، خاصة بعد ما رأت من إصرار الرأي العام المصري على عرض مشروع القناة على الجمعية العمومية.

أما الفريق الثاني من المصريين فقد اعتقد إن الحكومة المصرية هي التي خشيت من هياج الرأي العام المصري فقررت استدعاء الجمعية العمومية لنظر ذلك المشروع.

وهنـاك فريـق ثالث من المصريين اسـتنتج أن الحكومـة البريطانية هي التي أصرت على أخـذ رأي الجمعيـة العموميـة في مشـروع مد أجل امتيـاز القناة وفي نفس الوقـت يتحمل نظار الحكومـة المصريـة مسـئولية الدفـاع عن هذا المشـروع أمام أعضاء الجمعيـة العمومية بعد أن تكون قد حصلت على حقها في إبداء رأيها في ذلك المشروع بل أكثر من هذا يكون رأيها قطعيا، وأصحاب هذا الرأي كانوا يسـتندون في اسـتنتاجهم هذا إلى أن إنجلترا كانت تبغي من وراء ذلك تحقيق هدفين:

الأول أن تتحمـل الجمعيـة العمومية المصرية مسـئولية القبول أو الرفض في مسـألة هامة كهذه. وبالتالي يمكن الحكم على نواب الأمة بكفاءتهم للحكم الذاتي، أم لا.

أمـا الهـدف الثانـي هو أن إنجلـترا أرادت ألا تعرض رجالها للخـذلان بذا تخرجهم من مأزق سياسي مع جمعية مساهمي شركة القناة، وبالتالي مع فرنسا.

ويؤكد صحة ما أشـار إليه أصحاب هذا الرأي ما ذكره سـعد زغلول في مذكراته من أن بول هارفي المستشار المالي البريطاني قد أخبره أنه عندما ترفض الجمعية العمومية المصرية مشروع القنال سيكون مسرورا سرورا كبيرا بصفته إنجليزيا[5]، على الرغم من أن بول هارفي هـذا هـو الـذي كتب مذكرته الذي حث فيها الحكومة المصرية على قبول المشـروع للخروج من الأزمـة الماليـة، وذكـر مـن خلال هذه المذكـرة أن نصيب الحكومة المصريـة لا يقل عن نصيب شركة القنال، واستطرد قائلا: أن مصر إذا قبلت مد أجل امتياز القنـاة فإنها ستكون الرابحة على اعتبار أنها لن تسـتفيد من هذه القناة إلا بعد 60 عاما، أي بعد انتهاء الامتياز الأصلي سـنة 1968، وهي اسـتفادة مشـكوك فيها، فلو زيدت أربعون على الستين الباقية من أجل حل الأزمة المالية في مصر، فإن تلك الفترة في حياة الأمم ليست طويلة[6] -من وجهة نظره-.

وسـواء كان المصريون أو الحكومة البريطانية أم جمعية شـركة مساهمي القناة هي التي كانـت تفضـل عـرض مشـروع مد أجـل الامتياز علـى الجمعيـة العمومية، فإن مجلـس النظار المصـري قـد وافـق على هذا العرض في اجتماع خاص له في أول ديسـمبر سـنة 1909، وبتلك الموافقة تكون نظارة بطرس غالي قد أخرجت نفسها من مأزق يتنازعها فيه عاملان[7]:

الأول هـو الرغبـة في جعـل أعمالهـا تتماشـى مـع ما تقتضيـه مصلحة البـلاد من عرض مشـروع هـام كهـذا على نواب الأمة حتـى يقولون كلمتهم الأخيرة فيـه، ويتحملون أمام الرأي العام المصري والعالمي مسئولية القبول أو الرفض.

أما العامل الثاني فهو التخلص من أسـلوب التسـويف الذي كان يسـتعمله المستشار المالي

الإنجليزي مع الوزارة في المشروعات المتعلقة بالنواحي المالية. حيث أن بول هارفي كان يعتبر نفسه الوارث للمراقبة المالية في مصر[8]، وهو الملم بحالة البلاد المالية أكثر من أهلها.

اجتماع الخديوي عباس حلمي الثاني مع أعضاء الجمعية العمومية سنة 1909.

وفي الحقيقة أن الخديوي عباس حلمي الثاني قد اجتمع مع أعضاء الجمعية العمومية يوم 6 نوفمبر سنة 1909 وأخبرهم بأن أمامهم مشروع خطير هو مشروع مد أجل امتياز قناة السويس فليتناقشوا فيه بحكمة ويظهروا أمام الأمم الأوروبية التي تنتظر سماع حكمهم الذي يظهرهم بمظهر يدل على مدى نضج المصريين[9].

وأخذت الجرائد المؤيدة لفكرة قبول المشروع تحث أعضاء الجمعية العمومية على أهميته بالنسبة لمصر والمصريين، وكيف أن قبول مثل هذا المشروع سيخرج مصر من ضائقة مالية وإن القناة في النهاية ستكون لمصر مهما طال امتيازها للشركة[10]، وذكرت أعضاء الجمعية العمومية بأهمية بحثهم في مشروع مثل مشروع مد امتياز القناة إذ أنه مراقب بعيون الماليين والسياسيين في العالم، وأنه سيكون الميزان الذي يزن به السياسيون ما وصل إليه المصريين من الرأي الصائب وتدقيق النظر في بعيد الأمور[11]، وكيف إن الحكومات ترى مالا يراه الشعب في مثل هذه المسائل الدقيقة. واستطردت جريدة مصر في ذلك مذكرة أعضاء الجمعية العمومية والصحف المصرية المعارضة لذلك المشروع بأوجه النفع التي أوردها المستشار المالي في مذكرته للحكومة المصرية[12]، والتي أخذت الصحف المؤيدة للمشروع في نشرها:

(أ) أنه لا ينتظر في حالة تنفيذ المشروع القناة إيجاد خطر سياسي غير موجود في مصر ولا عدم قبوله يمنع خطرا سياسيا جديدا لأن استقلال مصر ووضعها السياسي لا يتوقفان على بقاء قناة السويس في يدها أو يد غيرها من أمم العالم.

(ب) مبلغ الأربعة ملايين جنيه الذي ستحصل عليه مصر مقابل الموافقة على مد الامتياز، تمثل قيمة الأرباح التي يتوقع أن تتقاضاها مصر مع مرور الوقت تعتبر قليلة بالنسبة لقيمة المبلغ المنتظر أن تحصل عليه مصر في حالة انتهاء الامتياز الأول في 17 نوفمبر سنة 1968، ولكن المبلغ القليل المضمون- من وجهة نظر المستشار المالي والصحف المؤيدة لقبول المشروع- أفضل من مبلغ كثير غير مضمون، وكان هؤلاء يبنون رأيهم على أن المبلغ الكبير غير مضمون لعدة مبررات تتمثل في:

مبررات الفريق المنادي بقبول المشروع.

(أ) الأمـم الأوروبيـة الـتي تدفـع رسـوم نظير مرورهـا في القناة ينتظـر أن تخفض هذه الرسوم على اعتبار أنها ستعود إلى دولة غير أوروبية بعد انتهاء الامتياز.

(ب) أن الاختراعـات الحديثـة الآخـذة في الظهور مثل الطائـرات وغيرها يمكن أن تحل محل الكثير من السفن الحربية والتجارية التي تمر بالقناة وبذا يقل الدخل المنتظر لها.

(ج) ربما أن المذاهب الاشتراكية الآخذة في الانتشار في العالم خلال هذه الأيام- 1909- تنادي بجعل نقط المرور في العالم عمومية، فلا يستبعد أن تصبح القناة ممر عمومي والملاحة فيها مجانا، أو إن كان هناك رسوم فهي رسوم رمزية فقط، وبذا تخسر مصر المال المنتظر.

(د) هناك مشـروعات على مستوى العالم خاصة بحفر برازخ مائية أخرى مما تضطر مصر معه إلى تخفيض رسوم في القناة.

ومـن ثـم فإنه يجـب على أعضاء الجمعيـة العمومية البحث والتدقيـق في مثل ذلك الأمر قبل رفضه.

وكانت جريدة الجازيت قد انتقدت عزم الحكومة المصرية على عرض مشروع مد امتياز قناة السويس على أعضاء الجمعية العمومية، وذكرت أنها سياسة ضعيفة إن تستند الحكومة في مشـروع هام مثل هذا على قرار تلك الجمعية وهو أمر سـتكون نهايته مضرة، والسـبب في ذلك، رأي الجريدة- إن مشـروع مد أجل امتياز القناة ليس مسـألة زراعية يمكن الاسـتفادة مـن خـبرات أعضاء الجمعية العمومية فيها، فهي مسـألة مالية دقيقة وسياسـية بعيدة العمق لا يمكن لأعضاء مثل هذه الهيئة دراسـتها دراسـة مجدية وفيها بعد نظر لما يمكن حدوثه في المستقبل، لذا فإن الحكومة المصرية تكون قد أوقعت نفسها في خطأ كبير بعرض المشروع على الجمعيـة العموميـة، إذ إنـه في حالـة رفضهـا له لا يمكـن للحكومة أن توافق علـى ذلك القرار ولديهـا الأدلـة العديـدة علـى فائدته لمصـر، وإذا لم توافق على الرفض وقبلت المشـروع فإنها أيضا تكون قد وضعت نفسها في مأزق مع أعضاء الجمعية العمومية والمصريين، حيث أنها لم تعبأ برأي هيئة أشاعت وقتها إن رأيها يعتد به[13].

وردت جريـدة مصـر علـى الجازيت قائلة أن هنـاك مبـدأ مقررا وهو عدم تعرض أعضاء الجمعية العمومية للمشروع بالرفض وإنما تعرضهم له سيكون للتغيير في بعض بنود المشروع فقـط، ومـن ثـم فـإن الخطـر يكمن- مـن وجهة نظـر جريدة مصـر- فيما يطالـب بـه أعضاء الجمعيـة العموميـة مـن تغيير أو تعديل في نصوص المشـروع، إذ ربما تعديلهم يكون مبني على

غير الحكمة[14]، لذا فإنه قد أشيع خلال العشرة أيام الأولى من شهر نوفمبر إن جمعية مساهمي شركة القناة بباريس ترفض تعديل المشروع، أي رفض التعديلات التي قامت بها الحكومة المصرية) لسببين:

الأول: تخوف جمعية مساهمي الشركة من مشاركة الحكومة المصرية في أرباح الشركة بعد انتهاء الامتياز الأول من ناحية ومن ناحية أخرى فإن الحكومة المصرية قد اشترطت أخذ رأيها في تخفيض أو رفع رسوم مرور في القناة خلال فترة الامتياز الثاني، هذا بالإضافة إلى عقد الاتفاق مع الحكومة المصرية حول رواتب المستخدمين بعد 2008، أي بعد انتهاء فترة الامتياز قد تثار بسببه عدة قضايا جمعية مساهمي شركة القناة في غنى عنها.

الثاني: فإنه يكمن في خوف شركة القنال من مغالاة المصريين والجمعية العمومية في تعديل المشروع [15]، ولكن يبدو أن جمعية مساهمي الشركة قد تظاهرت بذلك التردد لما لاحظت وسمعت من تردد بعض المصريين الذين كانوا يطالبون برفض مشروع القناة، وكان نتيجة لتسويف جمعية الشركة هذا أن تأجل انعقاد الجمعية العمومية إلى أجل غير مسمى، ويؤكد أن ما أشاعته جمعية مساهمي القناة من عدم قبولها تعديل المشروع كان تسويفا أو تظاهرا بأن جريدة الجازيت ذكرت في أحد أعدادها أن إنجلترا وفرنسا كانتا ترغبان في سرعة إتمام مشروع القناة لسببين.

وبعد ذلك بعدة أيام، وفي يناير سنة 1910 صدر الأمر العالي القاضي بانعقاد الجمعية العمومية في يوم الأربعاء 9 فبراير سنة 1910[16]،على اعتبار أن الحكومة المصرية قد نوت الأخذ برأي الجمعية العمومية في ذلك المشروع سواء بالإيجاب أو السلب، فإن مسئولية الجمعية العمومية قد تضاعفت وأصبح على أعضائها أن يبحثوا ويدققوا أكثر عند رفض المشروع أو قبوله، وإذا كان عليها أن تقبله فلابد أن تضع شروطا أساسية تكفل إنفاق أموال القناة فيما يرتقي بالأمة المصرية لا فيما ينفع الأجانب.

وفي 28 من يناير أرسلت الحكومة المصرية مذكرة إلى الجمعية العمومية التي دعيت للانعقاد بناء على أمر عالي في 9 فبراير 1910، وتضمنت هذه المذكرة التعديلات التي رأتها الحكومة في بعض مواد المشروع مرفقا معها النص الأصلي له.

وفي اليوم المحدد لاجتماع الجمعية العمومية 9 فبراير حضر الخديوي عباس حلمي الثاني إلى الجمعية العمومية، ثم ألقى خطبة أوضح فيها أهمية رأي أعضاء الجمعية العمومية في هذا المشروع[17].

وبعـد ذلـك عرضـت المذكرة المرسـلة إلى الجمعية العمومية وتلي نـص الاتفاق الذي كان ينبغي أن يبرم بين الشـركة والحكومة المصرية في نفس جلسـة 9 فبراير سـنة 1910[18]، ولكن قبل التعرض إلى تشكيل لجنة من أعضاء الجمعية العمومية لنظر هذا المشروع يجب الإشارة إلى الخطـة الـتي اتبعتهـا الحكومـة مع الجمعية العمومية في عرض مشـروع القنـال عليها من ناحيـة، ومـن ناحية أخرى يجب الإشـارة إلى التعديلات التي أدخلتهـا الحكومة المصرية على المشـروع ومدى قبول أو رفض شـركة القناة لهذه التعديلات، ويمكن إجمال هذه الملاحظات فيما يلي:

أولا- بالنسبة للخطة التي اتبعتها الحكومة مع الجمعية العمومية في إرسال مشروع القناة لها، كانت خطة مبهمة، حيث إن المعتاد أن الحكومة عندما كانت ترفع مشروعات إلى الجمعية العموميـة أو مجلس شـورى القوانـين كانت ترسـل مذكرة مـع هذه المشـروعات تنص على ما تريده الحكومة من تشريع حتى لا يكون هناك

أي لبس في مادة من مواد هذه المشـروعات، هذا بالإضافة إلى أن الحكومة كانت توضح في هـذه المذكـرة الحاجة الضرورية للتشـريع وتفسـير بعـض المواد التي يحتمـل فيها الإبهام، ولكـن في هـذه المذكـرة خالفـت تلك العـادة المألوفة حيث أرسـلت إلى الجمعيـة العمومية نص الاتفاق. كما أرادته شركة القناة أولا ومعه مذكرة مشتملة على التعديلات التي أدخلت عليها من قبل الحكومة، ولم تتضمن هذه المذكرة أي إشـارة عن رفض أو قبول شـركة القناة لتلك التعديلات.

ولعـل الحكومـة المصريـة قد أرسـلت المشـروع بذلك الأسـلوب الغـير معتاد بهـدف إيهام أعضـاء الجمعية العمومية بأن شـركة القناة لا تزال مـترددة بين القبول والرفض حتى توافق الجمعية على وجوب تلك التعديلات أو تزيد عليها ما تراه واجبا.

وكان طلعت حرب الاقتصادي المصري المعروف قد أصدر كتيبا في شـهر فبراير 1910، أشار فيه إلى أنه إذا كان لابد من التعاقد على مد أجل الامتياز تعاقدا مقبولا يجب أن يكون هذا العقد مبنيا على القواعد الآتية:

أولا- أن مـا تعطيـه الشـركة مـن مقـدم ثمن الامتياز ومـا تعطيه في المسـتقبل من صافي الأرباح إلى سنة 1968 يكون متناسبا مع الأرباح التي تربحها الشركة من القنال في الأربعين سـنة الجديدة مع مراعاة حسـاب ذلك بالقياس على الماضي والحاضر. أو أن تعطي الشـركة للحكومـة المصريـة مـن اليـوم جـزء معلومـا في الأرباح على تلك النسـبة. من غـير حاجة إلى إعطاء مبلغ ليعتبر ثمنا للامتياز كمبلغ أربعة الملايين المعروضة

ثانيا- أن تقبل الشركة في مجلس إدارتها ابتداء من يوم الموافقة على العاقد مديرين مصريين بكل معنى الكلمة عددهم مناسب لمقدار الحصة التي تعطى للحكومة في الإيراد. وليس في ذلك شيء من التحكم فإن الحكومة الإنجليزية بعد ما استولت على أسهم الحكومة المصرية اضطرت الشركة لقبول ثلاثة مديرين إنجليز بعد أن لم يكن للحكومة المصرية ولا مدير واحد وقت ملكيتها لهذه الأسهم، ثم أن أصحاب السفن الإنجليز قد اضطروا الشركة أيضا إلى قبول سبعة مديرين آخرين لمجلس الإدارة حتى أصبح عدد الأعضاء الإنجليز في مجلس الإدارة عشرة, ليس من الغريب أن تشترط مصر وهي مالكة القنال على الشركة أن تقبل منها مديرين للدفاع عن مصالحها. خصوصا بعد أن أظهر المستشار المالي تخوفه من احتمال أن الشركة تنزل رسوم المرور تنزيلا فاحشا حين يأتي أجل تسليم القنال إلى الحكومة المصرية.

ثالثا- أن تقبل الشركة من يوم الموافقة على العاقد إدخال العنصر المصري بين موظفيها.

رابعا- إنه مادام القنال سيؤول على كل حال للحكومة المصرية بعد انقضاء مدة الامتياز الجديد أي بعد سنة 2008 فمن الواجب أن تعهد الشركة في مدة العقد الجديد بأن لا تنقص شيئا من رسوم المرور إلا بعد أخذ رأي الحكومة المصرية[19].

وكان الخديو عباس حلمي الثاني قد افتتح الجمعية العمومية في يوم 9 فبراير سنة 1910، اليوم المحدد لنظر مشروع مد أجل امتياز قناة السويس، بخطاب يفهم منه أن الحكومة المصرية تنوي الأخذ برأي الجمعية العمومية في ذلك المشروع كحالة استثنائية، وكحالة استثنائية أيضا اعترض أعضاء الجمعية العمومية على ما كان يرغب فيه رئيسها حسين كامل، حيث أصر على نظر مشروع القناة في نفس يوم الافتتاح، وإن كان لذلك دليل فإنما كان تقديرا لأهمية ذلك المشروع من جانب الأعضاء وحرصهم على التأني في بحثه والتدقيق فيه جيدا على اعتبار أن ذلك المشروع هو أهم ما عرض على الجمعية العمومية منذ تأسيسها سنة 1883[20] كما ذكر عضو الجمعية مرقص سميكة[21].

اللجنة التي شكلت لفحص المشروع من أعضاء الجمعية العمومية.

وفي اليوم التالي لافتتاح الجمعية العمومية 10- فبراير سنة -1910 تم تشكيل لجنة من 15 عضوا من أعضاء الجمعية العمومية وكان المقترح أن تتكون اللجنة من 19 عضوا، إلا أن كلا من طلبة سعودي- محمد علوي- أحمد عفيفي ومرقص سميكة قد اعتذروا عن الاشتراك في هذه اللجنة، لأنه كما ذكر العضو مرقص سميكة أن هذه أهم مسألة عرضت على الجمعية العمومية، لذا يجب أن يتوفر في اختيار اللجنة التي يناط بها فحص المشروع أن

يتوفر في أعضائها الكفاءة والاستعداد للعمل المطلوب لدى الأعضاء المختارين، هذا بالإضافة إلى ضـرورة أن يكـون بإمـكان هؤلاء الأعضاء تخصيص الوقت الكافي للعمل في هذا المشـروع، كذلـك يجـب أن يسـود الوئـام بين أعضـاء هذه اللجنة حتـى يتمكنوا من بحث المشـروع بحثا دقيقا يليق بأهميته.

وقد علق عضو الجمعية أحمد عفيفي عند استعفائه من الاشتراك في اللجنة بقوله: "إن مسألة القناة من المسائل العامة التي يلزم البحث فيها معارف خصوصية"[22].

وعلـى هـذا يمكـن القـول أن أعضاء الجمعية العمومية قد قدروا مسـئولية بحث مشـروع كهذا حق قدره من كل النواحي سواء في تشكيل اللجنة أو في التقرير الذي أعدوه فيما بعد.

وكانت لجنة بحث مشروع مد أجل امتياز قناة السويس مؤلفة من 15 عضوا هم:

محمـود سـليمان- إسـماعيل أباظة- حسـين مدكور- إبراهيم مـراد- أحمد يحيى- علي شعراوي- محمود عبد الغفار- حسن بكري- فتح الله بركات- عبد اللطيف الصوفاني- جاد مصطفى- سعد مكرم- دياب محمد سليم- أمين العارف- وإسماعيل كريم[23].

وبالفعـل بـدأت اللجنة عملها برئاسـة محمود سـليمان منذ يوم 12 فبراير سـنة 1910، ومـن خـلال التقريـر الذي أعدته اللجنة عن هذا المشـروع والذي تلي على أعضاء الجمعية في 21مارس سـنة 1910 يمكـن اسـتنتاج أن أعضـاء هـذه اللجنة كانوا على قدر المسـئولية التي ألقيـت علـى عاتقهـم مـن جانب الحكومة، وعلى قـدر ثقة المصريين بهم، حيـث بدأت اللجنة عملهـا بمراجعـة مشـروع عقـد الاتفاق الذي أعد مـن جانب بعض مديري شـركة القناة وبول هـارفي المستشـار المالـي الإنجليـزي نائبا عن الحكومـة المصرية، ثم راجعـت مذكرة الحكومة المشتملة على التعديلات التي قررها مجلس النظار في اجتماعه يوم 27 يناير سنة 1910، ولما كانت هاتان الورقتان كل ما قدمته الحكومة المصرية للجمعية العمومية من مسـتندات كتابية في هـذا الموضـوع فقـد رأت اللجنة ضرورة مخابرة الحكومة في هذا الشـأن لانتداب من ينوب عنها لإعطاء اللجنة ما يلزم من الإيضاحات والبيانات.

وقد انتدبت الحكومة كلا من يوسف سابا باشا ناظر المالية[24] والمستشار القضائي لنظارة المالية والسكرتير العام لتلك النظارة أيضا[25] لتوضيح بعض الأمور التي يستفسر أعضاء لجنة الجمعية عنها.

تقرير الجمعية العمومية عن مشروع مد أجل امتياز قناة السويس.

حقيقة أن التقرير الذي أعدته اللجنة المشكلة من أعضاء الجمعية العمومية قد تعرض إلى نقاط هامة تخص بالدرجة الأولى الباحث في تاريخ قناة السويس، أما فيما يخص بحثنا هذا فهو يدل على مدى الدقة والعناية التي بحث بها أعضاء الجمعية هذا المشروع، وأصدروا في النهاية تقريرا غاية في الدقة دل على قدرتهم إذا أعطوا فرصة للتدقيق والبحث، على الرغم من افتقارهم إلى الأوراق والمستندات، حيث إنه كما سبق الإشارة إلى ذلك لم تكن لديهم سوى مذكرة المستشار المالي التي كتبها في 21 أكتوبر سنة 1909.

وقد أعد أعضاء الجمعية تقريرا لم يستطع ناظر الحقانية [26]– وقتذاك– سعد زغلول– المدافع عن مشروع من قبل الحكومة– إلا أن يشكر أعضاء الجمعية عليه[27].

هذا بالإضافة إلى أن التقرير كان يمثل خطوة هامة في طريق نيل مصر الدستور على اعتبار أنه لأول مرة يكون رأي أعضاء الجمعية العمومية مخالفا لما ترغب فيه الحكومة، ويمكن تسجيل عدة ملاحظات يستنتج منها ما توصل إليه تقرير الجمعية العمومية، ومن ثم التوصل إلى كيفية البحث والتدقيق الذي اتبعته اللجنة المشكلة من أعضاء الجمعية بهدف الارتقاء بالمصريين إلى أحقيتهم في نيل الدستور.

وتتمثل هذه الملاحظات فيما يلي:

أولا: إن الحكومة المصرية هي التي عرضت المشروع وليست شركة القناة واستدلت اللجنة على ذلك بما جاء بالمادة 11 من المشروع الأصلي والتي تنص على: "لا يعتبر هذا الاتفاق نهائيا ولا يكون نافذ المفعول إلا بعد مصادقة الجمعية لمساهمي الشركة، واستدلت أيضا بما ورد في مذكرة المستشار المالي بول هارفي حول هذا الأمر، حيث ذكر: أن "هذا المشروع قد صادف معارضة شديدة من مساهمي شركة القناة لأنه في صالح الحكومة أكثر مما في صالح المساهمين ونحن لا ندري إذا كان سيحوز قبولها أم لا"[28].

هذا بالإضافة إلى أن اللجنة قد تأكدت من صحة استنتاجها الخاص بعدم موافقة الشركة على التعديلات التي أدخلتها الحكومة على مشروع القناة الأصلي من مندوبي الحكومة المصرية أثناء اجتماعهم مع لجنة الجمعية العمومية.

ثانيا: أجزمت اللجنة بأنه لا يوجد عقد اتفاق يستحق التمسك به أو الاهتمام بأمره، حتى ولا دعوة الجمعية للانعقاد من أجله، حيث أن كل ما حدث هو أن مديري شركة القناة عرضوا على المستشار المالي مشروع اتفاق مشكوك في قبوله من الجمعية العمومية لمساهمي

الشـركة، وهو ما قبله ذلك المستشـار المالي، بول هارفي، على علاته ثم عرضه على الحكومة المصرية طالبا تصديقها عليه مبدئيا، وأدخلت الحكومة المصرية بعدها بعض التعديلات على هذا المشروع، إلا أن هذه التعديلات لم تتضمن أية إشارة على قبولها من جانب شركة القناة، لـذا كانـت النتيجـة التي توصلـت إليها لجنة الجمعيـة العمومية وهي أنه ليـس هنـاك عقد ولا اتفاق يستوجب الاهتمام به.

ثالثا: تأكدت اللجنة من أن لا دخل للسياسة في هذا المشروع واستدلت على ذلك باتفاقية القسـطنطينية المعقودة في الآسـتانة 29 أكتوبر سـنة 1888 القاضية بحياد القناة أثناء فترة الامتيـاز وبعدهـا[29]، ومـا زالت هيئـة القناة تطبق مواد هذه الاتفاقية حتـى الآن، ومن ثم فإن مشـروع مـد أجـل امتيـاز قناة السـويس يعـد مشـروعا ماليا قبل أي شـيء، وبما أنـه لا توجد ضـرورة ماليـة ملحـة في مصر تقتضي ذلك التعاقد فلا مـبرر لعقد ذلك الاتفاق الذي تتحمل مصر مسئوليته أمام الأجيال المقبلة.

رابعـا: ملاحظـة أخـرى تتمثل في أنه لا يمكن للجمعية العمومية التعديل في هذا المشـروع لأنه ليس من الحكمة ولا الصواب أن تقترح إجراء تعديلات على مشروع أدخلت فيه تعديلات مـن جانـب الحكومـة المصرية، هذا بالإضافـة إلى أن الجمعية العمومية قد علمت أنه يخشـى مـن عـدم موافقـة شـركة القنـاة على تلـك التعديلات، هـذا بالإضافـة إلى أن الخديو عباس حلمي الثاني حينما افتتح الجمعية العمومية ذكر في نطقه صراحة بأنه يرجو فقط من أعضاء الجمعية البحث فيما إذا كان من مصلحة مصر قبول ذلك المشروع أو رفضه[30]، لذا فإنه غير مسموح للجمعية بإدخال أية تعديلات على المشروع.

خامسًا: تستنتج من قراءة تقرير لجنة الجمعية العمومية هي أنه لا حقيقة لمخاوف التي تتوقـع حدوثهـا الحكومـة المصريـة، حيث أن المستشـار المالي قد أشـار في مذكرتـه الأولى إلى إمـكان وقـوع بعـض الحوادث التي تؤثر على الملاحة في القنـاة وبالتالي تؤثر على الدخل بها، وقد سبق الإشارة إلى هذه المخاوف في موضع سابق من هذا البحث كانت نتيجة دراسة اللجنة وبحثها أن هذه المخاوف وهمية ولا تستحق أدنى اهتمام[31].

سادسا:حول وقت عقد هذا الاتفاق حيث أنه لا وقت لعقده بذلك الغبن الموحش، خاصة وأن شركة القناة كلما مرت سنة من مدة امتيازها كانت أقرب إلى التساهل في شروط التعاقد مـع الحكومـة المصريـة لأنها لن تجد إلا مصر للتعاقد معها، أمـا مصر فيمكنها أن تجد كثيرا من الشركات الدولية تتعاقد معها على إدارة القناة.

ملاحظة أخيرة تمثلت في أنه بناء على بحث اللجنة للعوامل التي دفعت بعض مديري الشركة إلى اقتراح صورة مشروع كهذا، ودراسة مدى الفوائد المادية التي ستعود على مصر منه، وكيفية استعمال هذه الأموال في أشياء كمالية، هذا بالإضافة إلى أن اللجنة نتيجة البحث والتدقيق قد توصلت إلى أنه لم توجد أي مخابرات تحريرية بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس يمكن للجنة بحثها، كذلك فإنه من أسمتهم الحكومة بالأشخاص ذوي الخبرة في شئون المالية هم عبارة عن نفر من موظفي نظارة المالية يشغلون وظائف غير الوظائف التي يجب أن يشغلها أشخاص ذوي الخبرة الواسعة، المطلوبة لبحث مشروع كهذا[32].

وبعد التوصل إلى أن القواعد الحسابية التي بنت الحكومة المصرية قبولها لهذا المشروع عليها ما هي إلا افتراضات لكل هذه الأسباب السابق الإشارة إليها، أوصت لجنة الجمعية العمومية برفض مشروع مد أجل امتياز قناة السويس.

موقف الحكومة من التقرير الذي أعدته لجنة الجمعية العمومية.

وفي 4 أبريل سنة 1910، ردت الحكومة على تقرير الجمعية العمومية بعدة ملاحظات ولكن قبل أن تتلى هذه الملاحظات على أعضاء الجمعية العمومية ألقى محمد سعيد باشا رئيس مجلس النظار خطابا هاما، أو بمعنى آخر خطابا تاريخيا ذكر فيه صراحة على مسمع من أعضاء الجمعية العمومية وهيئة نظاره ما يأتي:

" ... وإني أرى من الواجب علي أن أعلم حضراتكم أن الحكومة قد قررت في هذا المشروع أن لا تقف في أمره إلى حد هذا الاستثناء وهو عرضه عليكم واستشارتكم فيه فقط، بل عولت على العمل برأيكم فيه وعدم الخروج على ما ترونه، أي رأيكم يكون قطعيا..."[33].

وقد هللت العديد من الجرائد المصرية لهذا الخطاب، واعتبروه خطوة في طريق الدستور، واعتبروا جلسة 4 أبريل هذه جلسة تاريخية على أساس أنها أول جلسة يعترف فيها رئيس حكومة مصرية بحق الأمة في تقرير مصير مسألة هامة كهذه.

ومن ثم أخذ أعضاء الجمعية العمومية يطالبون بضرورة منحهم حق المشاركة الفعلية في شئون مصر الداخلية، لأنه ليس في شئونها الداخلية ما يعادل مشروع مد امتياز القناة أهمية وصعوبة.

وبعد أن ألقى محمد سعيد خطابه التاريخي هذا أخذ كل من سعد زغلول وإسماعيل سري ناظر الأشغال العمومية والحربية والبحرية في تلاوة ردود الحكومة على تقرير الجمعية العمومية، وقد حاولا تفنيد تقرير اللجنة بكل ما استطاعت الحكومة من البراهين.

وفي الواقع أن هذه البراهين والتبريرات التي ذكرتها الحكومة للجمعية العمومية للترغيب في قبـول المشـروع لا تزيـد كثيرا على ما أتى بمذكرة المستشـار المالي السـابق الإشـارة إليها، وكانت هذه التبريرات تتمثل فيما يلي:

- لا يوجد غبن في مشروع القناة.
- إن الحالة تدعو إلى الاحتراس من المستقبل البعيد.
- إن هذا الوقت هو أنسب الأوقات للتعاقد مع الشركة على مد أجل الامتياز.

أنـه في حالـة عـدم وجـود الضرورة المالية الملحة للتعاقد فإن الأمـوال التي تأتي من هذا المشروع يمكن أن تصرف على أعمال نافعة للبلاد مع الضمانات الكافية لحسن استعمالها[34].

وحاول سعد زغلول إقناع الجمعية العمومية بشتى الوسائل سواء من خلال ردود الحكومة علـى التقريـر كتابـة، أو مـن خـلال خطابه الـذي ألقاه واسـتغرق ما يقرب من سـاعتين أمام أعضـاء الجمعيـة العموميـة[35]، علـى الرغـم من شـكره لأعضاء لجنـة الجمعيـة العمومية على تقريرهـم الـذي أعـدوه والـذي يعتـبر علامة طيبـة في تاريخ المجالس شـبه النيابيـة في مصر خلال هذه الفترة.

وكانـت المناقشـة في ملاحظـات الحكومـة علـى التقرير الـذي أعدته الجمعيـة قد ضيعت الفرصـة علـى سـعد زغلول، حيث أن الأعضاء قـد أتوا إلى الجمعية في اليوم المحدد 7- أبريل -1910 ومعهـم ملاحظاتهـم على ردود الحكومة، تلـك الملاحظات التي كانت زيادة في تأكيد ما ورد بالتقرير ثم طالب عضو الجمعية فتح الله بركات بضرورة أخذ الآراء برفض المشروع أو قبوله بعد تلاوة الردود، لأن الجمعية قد استوفت كل ما يلزم من البحث وكل واحد أصبح يعلم علما تاما بكليات المشروع وجزئياته، بحيث يمكنه الحكم بالرفض أو القبول[36].

واعتـبر سـعد زغلـول هذا التصرف مـن جانب أعضاء الجمعية العموميـة بمثابة طلب له بعـدم الحديـث، خاصـة وأن عضـو الجمعية إسماعيل أباظـة كان قد ذكر في جلسـة 4 أبريل، والـتي ألقـى فيهـا سـعد زغلول خطابه الطويـل أنه لم يفهم جزئية في حديثه الخاصة برسـوم القنـاة، وكان سـعد قـد وعد أنه سـيعيد الحديث عـن هذه الجزئية في جلسـة 7 أبريل التالية، وحينما أتى هذا اليوم المحدد ذكر العضو إنه قد راجع كلام ناظر الحقانية سعد زغلول وما قامت به اللجنة من دراسات وأبحاث حول هذا الشأن وفهم ما يريد فهمه، ومن ثم طلب من الناظر ألا يكلف نفسه في إيضاح ما كان يرغب في إيضاحه[37].

وقد عد البعض ذلك من الأعضاء اشتدادا على الحكومة، ولكن المدقق يعتبر ذلك نوعا من الحد في الجدال في موضوع أصبح معروفا فيه الرأي للأغلبية.

وبعد تلاوة ملاحظات الجمعية العمومية على ردود الحكومة أخذت الآراء فكان قرار الجمعية رفض المشروع بكل ما فيه بأغلبية الأصوات ما عدا صوت واحد هو الذي كان يرى إمكانية قبول هذا المشروع مع إجراء بعض التعديلات عليه، وكان ذلك رأي العضو مرقص سميكة الذي لو كان استمر في عضوية اللجنة التي اختارتها الجمعية لبحث المشروع لربما كان هناك قول آخر.

صدى رفض الجمعية العمومية لمد أجل امتياز قناة السويس.

لاشك أنه كان لرفض مشروع مد امتياز القناة في الجمعية العمومية بأغلبية الآراء صدى واسع بين المصريين وعلى صفحات الجرائد، فمثلا اجتمع عدد كبير من طلبة المدارس العالية والمتوسطة بالإضافة إلى عدد من الموظفين والأعيان قاصدين نظارة الأشغال أي المكان الذي كانت تنعقد فيه الجمعية العمومية، تتقدمهم الأعلام المصرية مهللين وهاتفين باسم أعضاء الجمعية ثم ساروا مخترقين شوارع العاصمة تتقدمهم الموسيقى هاتفين باسم الخديو والأعضاء مطالبين بضرورة منح الأمة الدستور[38]، حيث أصبحت البلاد أهلا للدستور والحكم النيابي، على الرغم من أن صحيفة الإجبشيان قد علقت على ذلك الرفض بقولها: أن الجمعية العمومية برفض مشروع مد أجل امتياز القناة قد برهنت على عدم أهلية المصريين للحكم الذاتي[39].

وقد أخذت كافة الصحف المصرية تنشر العديد من التلغرافات الواردة إليها من من كافة أنحاء القطر المصري تستحسن التقرير الذي أعده نواب الأمة وتطلب منهم أن تكون الخطوة القادمة هي طلب الدستور.

أما على الجانب المؤيد لقبول المشروع فقد أخذت جرائده تردد نغمات كلها تهديد ووعيد للمصريين ولأعضاء الجمعية العمومية على رفضهم ذلك المشروع الذي كان حلا منطقيا- من وجهة نظرهم- لما تعانية مصر من أزمة مالية، فمثلا جريدة المقطم أخذت تردد تحت عناوين متكررة يا ويلكم من قرض جديد[40].

والبعض الآخر من المغرضين قد اتهم الجمعية بأنها برفضها للمشروع قد جرت وراء الرأي العام، ولكن في الواقع أن ذلك ليس اتهاما ينقص من قدر الجمعية شيئا، حيث أن الجمعية العمومية في واقع الأمر ممثلة للرأي العام المصري وليس جرما إذا كان رفض المشروع مبني على ما يردده الرأي العام ولكن الجرم كله أن تصدر قراراتها محققة لرغبات الحكومة دون الشعب.

الهوامش: –

1 مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، الجزء الأول، الطبعة الثانية، ملتزم الطبع والنشر، الأنجلو المصرية، 1956، ص، 5.
2 935، 8 أبريل سنة 1910، تحت عنوان رفض مشروع القنال، فوز النواب على الحكومة في الجمعية العمومية بقلم: أحمد لطفي السيد ص، 1.
3 1914، الجزء الأول، القاهرة سنة 1971، ص، 178.
4 الأهرام، 30 أكتوبر سنة 1909، تحت عنوان بيع امتياز القناة، كلمة في آذان الوزارة وعلى مسمع من الأمة بقلم محمد فريد نقلا عن شهود العصر، ص، 34، 35.
5 نفسه، ص، 179.
6 جريدة مصر، العدد 4121، 11 نوفمبر سنة 1909، مسألة القنال بين القبول والرفض، ص، 2.
7 المؤيد الأسبوعية، العدد 130، 5 نوفمبر سنة 1909، مسألة القناة امتياز أم احتكار أم هما معا، ص، 10 .
8 جريدة مصر – العدد 4117، 6 نوفمبر سنة 1909، تحت عنوان أخبار محلية، مسألة القناة وحديث الجمهور، ص، 2.
9 جريدة مصر، العدد 4106، 25 أكتوبر سنة 1909، تحت عنوان قنال السويس، ص، 2.
10 جريدة مصر – العدد 4115، 4 نوفمبر سنة 1909، الجمعية العمومية ومشروع القنال، ص، 1.
11 جريدة مصر، العدد 4118، 8 نوفمبر سنة 1909، مسألة القناة وحجج الطرفين، ص، 1.
12 الجازيت، نقلا عن جريدة مصر، العدد 4115، 4 نوفمبر سنة 1909 تحت عنوان، أخبار محلية، مسألة القناة، ص، 2.
13 جريدة مصر – العدد 4115، 4 نوفمبر سنة 1909، تحت عنوان أخبار محلية، مسألة القناة، ص، 2.
14 جريدة مصر، العدد 4120، 10 نوفمبر سنة 1909، رفض مشروع القناة، ص، 2.
15 جريدة مصر – العدد 4109، 28 أكتوبر سنة 1909، قناة السويس، ص، 2.
16 محاضر جلسات الجمعية العمومية، محضر جلسة 9 فبراير سنة 1910، ص، 19–15.
17 أحمد شفيق: مرجع سابق، ص، 205 وما بعدها.
18 نفسه.
19 محمد طلعت حرب، تقديم: محمد عبد الرحمن برج، قناة السويس، مطبعة دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، (1427هـ – 2006م)، ص، 138 وما بعدها.
20 سعيدة محمد حسني، المجالس النيابية في مصر في عهد الاحتلال البريطاني 1914–1882، مركز وثائق وتاريخ مصر المعاصر، مصر النهضة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1990، ص،
21 محاضر جلسات الجمعية العمومية محضر جلسة 10 فبراير سنة 1910، ص، 27.
22 نفسه، ص، 24، ص 25.
23 محاضر جلسات الجمعية العمومية – محضر جلسة 21 مارس سنة 1910، ص، 106، 107.
24 يونان لبيب رزق، تاريخ الوزارات المصرية 1878 – 1953، مركز الدراسات السياسية والإستراتيجية بالأهرام، 1975، ص، 159.

25 الجريدة اليومية، العدد 935، 8 أبريل سنة 1910، رفض مشروع القناة، فوز النواب على الحكومة في الجمعية العمومية، بقلم: أحمد لطفي السيد، ص، 1.
26 يونان لبيب رزق، مرجع سابق، ص، 159.
27 الجريدة اليومية، العدد 954، 30 أبريل سنة 1910، مزية التجرد عن الهوى بتوقيع: ي. ب، ص، 1.
28 انظر محاضر جلسات الجمعية العمومية، 21 مارس، 9 أبريل سنة 1910.
29 سعيدة محمد حسني: اتفاقثة القسطنطينية 1888 دراسة تحليلية، بحث ألقي في مؤتمر قيد النشر.
30 محاضر جلسات الجمعية العمومية، محضر جلسة 9 فبراير سنة 1910، ص، 18.
31 سعيدة محمد حسني: المجالس النيابية في مصر في عهد الاحتلال البريطاني 1914–1882، مرجع سابق، ص، 193 .
32 نفسه: ص، 194 وما بعدها.
33 محاضر جلسات الجمعية العمومية، محضر جلسة 4 أبريل سنة 1910 ص، 299، الهلال الجزء الثامن من السنة الثامنة عشرة بتاريخ أول مايو سنة 1910، السلطة النيابية في الحكومة المصرية ومسألة قناة السويس، ص، 493.
34 جريدة الشعب اليومية، العدد 33، 6 أبريل سنة 1910، الجلسة التاريخية، الحكومة والجمعية العمومية بقلم: محمد فريد، ص، 1.
35 الجريدة اليومية، العدد 934، 7 أبريل سنة 1910، الأمة والدستور، حول خطاب رئيس النظار بقلم عبد القادر حمزة.
36 محاضر جلسات الجمعية العمومية، محضر جلسة 7 أبريل سنة 1910، ص، 402.
37 نفسه.
38 الجريدة اليومية، العدد 935، 8 أبريل سنة 1910، المظاهرة الكبرى، ص، 3. جريدة مصر، العدد 4237، 7 أبريل سنة 1910، مظاهرة جديدة، ص،3.
39 الجريدة اليومية، العدد 984، 5 يونيو سنة 1910، هل جربوا الحكم الذاتي في مصر وهل أخفق؟ بقلم: نقولا حداد، ص، 5.
40 نفسه.

قناة السويس وحرب 1948

أ. فاطمة عزام

باحثة دكتوراه- بكلية الآداب جامعة عين شمس

لم تتـوان مصـر عـن مؤازرة "القضية الفلسـطينية" حتى قبل إعلان "إسـرائيل"؛ فقد بدأت المواجهة المصرية ضد الأطماع الصهيونية في فلسطين مبكرًا من أجل مناصرة "القضية الفلسطينية"، وتمثلت رغبة مصر في العمل علي حرمان الصناعة الصهيونية في فلسطين من المـواد الخـام اللازمـة لها، كمـا كانت مصر مـن أوائل الـدول العربية التي أعلنـت "مقاطعة البضائـع والمنتجـات الصهيونيـة؛ فصوتت مصـر بالموافقة على "قانون المقاطعـة" الذي أقره مجلـس جامعـة الـدول العربيـة[1]، ونص القـرار المصري على: "منع اسـتيراد جميـع المنتجات المصنوعـة في فلسـطين الـتي تـرد منهـا، والـتي تكون من أصل يهـودي؛ إلا بعـد الحصول علي إذنٍ خـاص منهـا "-أي مـن وزيـر الماليـة-؛ وذلك رغبـة من مصر في منـع الإضرار بمصالح الفلسـطينيين، وفتـح الطريق أمامهم لتصدير بضائعهـم ومنتجاتهم إلى الدول العربية[2]، كما وافقـت مصـر على قرار مجلس جامعة الدول العربية بإنشـاء "لجـان للمقاطعة الاقتصادية" مـن أجل مناهضة البضائع اليهودية في فلسـطين، وأيـدت أيضًا قرار مجلس الجامعة الصادر بإنشـاء "اللجنـة الدائمـة للمقاطعـة"[3]، ثـم أيـدت قـراره الصادر بجلسـته السادسـة في12 في حزيـران (يونيو) -1946 بشـأن تشـكيل "مكاتـب للمقاطعة" في الـدول العربية للاتصال باللجنة الدائمة للمقاطعة بشكل دائم[4].

وعندما صدر "قرار التقسـيم" في سـنة 1947؛ فقد وقع كالحُمية التي دفعت بالغضب المصـري والعربـي تجاه الصهاينـة؛ فقامت الحكومة المصرية على الفور بشـجبه والتنكر منه، وكان الموقـفِ الـتي اتخذتـه مصـر أمـام مجلـس الأمـن في عـام 1947 بأن "قناة السـويس" ملكية مصرية خاصة، ووجوب مقاطعة البضائع الصهيونية الواردة من فلسطين المحتلة، ومنع البضائع المرسلة إلي اليهود في فلسطين[5].

وجديـر الذكـر، أن مصـر كانـت قد أعلنـت "الأحـكام العرفيـة" قبيل بدايـة القتال مع اليهود في 13 مايو 1948م[6] ثم اندلعت "الحرب" بين العرب واليهود في فلسطين إثر إعلان اليهود قيام دولتهم (إسرائيل) في 14 مايو 1948؛ فسارعت الولايات المتحدة لإعطاء الكيان الصهيونـي صفـة دوليـة من خلال الاعـتراف بها، وقام الاتحـاد السـوفيتي بالدور نفسـه؛ ثم توالت اعترافات الدول الغربية به[7].

وعندئذ دخلت الجيوش العربية في فلسطين في اليوم التالي 15 مايو، ومن ثم اندلعت حال الحرب، وتوقفت "اللجنة الدائمة للمقاطعة" عن مباشرة أعمالها؛ جراء "الحرب" وكانت مصر من أوائل الدول التي دخلت الحرب [8]؛ لكن مصر لم تحارب بجيشها ورجالاتها فقط في تلك الحرب، بل سخرت كل ما ملكت من أجل نصرة العرب ولمؤازة شقيقتها "فلسطين"، وبناءً على ما تقدم ونظرًا لوقوع قناة السويس ضمن الأراضي المصرية؛ أخذ الدور المصري محورًا رئيسًا في المواجهة العربية الصهيونية أثناء حرب 1948؛ بغية تحقيق الانتصار في الحرب، وتدعيم الصف العربي المقاتل في فلسطين؛ ومن ثم مارست مصر في إقليمها البري ومياهها الإقليمية وموانيها، والتي من أهمها "قناة السويس" الإجراءات المقررة في القانون الدولي للدول المحاربة كافة [9]؛ فجعلت "قناة السويس" بمثابة العين الحارسة على كل السفن المتجهة من وإلى فلسطين، وقد زاد التحدي المصري والمواجهة أثناء حرب فلسطين [10]؛ ومن ثم أصدرت مصر إجراءات عدة لمراقبة مرور السفن المارة بالقناة، فأصدرت الأمر العسكري رقم (5) لسنة 1948 الذي بموجبه كانت ستتم إجراءات تفتيش السفن المارة؛ ومع تقدم القتال في فلسطين أخذت مصر تكثف من إجراءات المواجهة فأصدرت الأمر العسكري رقم (13) الذي يطبق قواعد القانون الدولي العام المتعلق بالحرب، والذي يجعل من حق الدولة المحاربة مصادرة البضائع المرسلة إلى العدو [11]، خاصة حينما تجرأ الكيان الصهيوني وأراد أن ينقل المواد التي كانت تساعده على تدعيم أداته الحربية؛ لمواجهة الجيوش العربية في الحرب عبر "قناة السويس المصرية"؛ إلا أن مصر لم تسمح له بذلك؛ فقد كان من الطبيعي أن تستخدم حقوقها في مصادرة كل ما يساعد على تدعيم أداة الكيان الصهيوني سواء الاقتصادية أو العسكرية أثناء مروره في مياهها الإقليمية، وموانيها، وأراضيها كافة بما في ذلك "قناة السويس" [12]؛ وتطبيقًا لهذا الأمر قامت مصر بمصادرة شحنة من الأسلحة حملتها باخرة بلجيكية في طريقها لنقلها إلى فلسطين المحتلة احتوت على 15 سيارة فيات كانت مشحونة إلى تل أبيب، وتم تكليف مندوب الجمارك بحجزها للجيش المصري [13].

وهكذا فقد وضح أن السلطات المصرية ومصلحة الجمارك كانت في حالةٍ من التأهبِ وشديدة التحفظ والريبة أثناء فترة القتال في فلسطين تجاه مراقبة السفن المارة ب"قناة السويس" كافة[14]؛ وفي الصدد ذاته أيضاً طلب المديرُ العام لخفر السواحل المصرية -تيسيرًا وإحكامًا وسرعة في أداء عملها- من وزارة الدفاع الوطني القيام بالتفتيش على السفن المارة أثناء الحرب، ورأى ضرورة إصدار أمر عسكري من الحاكم العسكري العام يُبيح لخفر السواحل تفتيش البواخر المارة في الموانئ المصرية كلما دعت الحاجة إلى ذلك دون الرجوع

إلى مصلحة الجمارك وهو ما كان يلائم حالة الحرب؛ حيث كانت الإجراءات المتبعة في حالات تفتيش السفن المشتبه فيها يلزمها وقتا[15]؛ ونتيجة لدقة ونزاهة إجراءات السلطات المصرية؛ وفي ظل سياسة المراقبة التي فرضتها مصر على السفن المتجهة إلى فلسطين في مايو 1948 أن السلطات المصرية قامت بمصادرة شُحنة سفينة كانت تتبع "شركة السويس للملاحة البحرية" على سبيل الخطأ؛ والتي كانت موكلة بنقل السلاح إلى القوات الأردنية الحليفة في فلسطين؛ لكن التكتم، والسرية في الأمور الحربية كان السبب في حدوث سوء الفهم؛ حيث استأجرت شركة قناة السويس- شركة مساهمة مصرية- المركب (رمسيس) لتشغيلها في أعمالها؛ نظرًا للتوسع الذي لاقته في عمليات النقل والشحن أثناء فترة الحرب، ولكنها أخفت هذا الأمر لسرية عملية نقل المعدات الحربية إلى فلسطين؛ حيث استولت السلطات العسكرية المصرية في يوم 28/5/1948على العتاد الحربي الذي كان موجودًا على الباخرة (رمسيس) لصالحها[16]، لكن جريدة (المصري) قد فهمت الأمر خطأ، وظنت أن هذا العتاد كان محولاً إلى الصهيونيين، ولم ترد الشركة رغم الإساءة التي وجهت إليها إفشاء أي سر من الأسرار الحربية ولم تطلب من الجريدة ذكر الحقيقة، إلا أن المستشار القانوني للشركة هو الذي طلب من "وزير الدفاع الوطني" أن يصدر بلاغًا رسميًا بتكذيب الخبر الذي نشرته الجريدة آنفة الذكر، لكن بالطريقة التي يراها تناسب الصالح العام، والتي في الوقت ذاته تحفظ لشركة السويس كرامتها؛ ومن ثم أصدرت إدارة المخابرات الحربية بوزارة الدفاع الوطني مذكرة بتبرئتها[17].

وتنفيذًا للأمر العسكري الصادر في 28 من يونيه سنة 1948 اتخذت الحكومة المصرية "إجراءات خاصة" حيال السفن التجارية التي راحت في عناد وصلف تُعاون اليهود، وتنقل لهم المهربات الحربية من أسلحة، وجنود [18] أو عتاد[19]؛ فصادرت السلطات المختصة بالإسكندرية بضائع كانت محملة على الباخرة(Ettiniki) كانت قادمة من اليونان مرسلة إلى تل أبيب وحيفا، وعلى الرغم من اعتراض مفوضية اليونان بالقاهرة وإلتماسها من الحكومة المصرية لإعادة هذه البضائع إلى بلادها إلا أن مصر لم توافق على ذلك[20].

وفي الصدد ذاته؛ أصدر الحاكم العسكري في 8 من يوليو 1948الأمر رقم (38) الخاص بإنشاء "مجلس الغنائم" [21] في الإسكندرية[22]، وجدير بالتوضيح أن مصر لم تخرج في إجراءاتها في المراقبة والتفتيش والمبادئ التي قررها "مجلس الغنائم المصري" للسفن المتجهة من وإلى فلسطين أثناء "حرب 1948" عن الاجراات والمبادئ التي اتبعتها بلاد أوروبا وأمريكا أثناء الحروبالتي سبقت حرب فلسطين [23]؛ فقد جرى العمل بتلك الإجراءات

المذكورة أعلاه أثناء الحرب العالمية الأولى ثم أثناء الحرب العالمية الثانية من جانب الدول المحاربة مثل ألمانيا وبريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية والبرتغال وسنتها النمسا منذ عام 1870[24].

وإذا كانت مصر قد وقفت موقفًا صلبًا فإنها كانت تعتمد على نفسها وعلى حقها المشروع في السيادة[25]؛ فمن حق مصر رفض مرور السفن الصهيونية في قناة السويس بصفتها ملكية مصرية [26]، وقد دخل في عدد الغنائم كل بضاعة كانت ترسل مباشرة أو غير مباشرة إلى مؤسسات أو إلى أفراد كانوا يقيمون في فلسطين؛ بغرض تقوية ساعد الصهيونيين في حرب فلسطين، وأن تكون تلك البضائع قد جرى ضبطها بمعرفة السلطات البحرية أو بمعرفة إدارة الجمارك أو مصلحة خفر السواحل، وذلك في الموانئ المصرية أو داخل مياه مصر الإقليمية أو في المياه الفلسطينية، أو حتى في أعالي البحار، ولكن كان يتم ذلك أثناء العمليات الحربية في فلسطين [27]، وصدر الأمر العسكري رقم (5) متضمنًا تفتيش السفن في موانئ الإسكندرية،وبور سعيد والسويس كما صدر الأمر العسكري رقم (13) مكملاً للأمر السابق، ونص على تخويل إدارة الجمارك سلطة الوقوف على محتويات (مانيفستو) البضاعة المحملة ونوعها للتأكد من أنه لا يوجد بينها مفرقعات أو بضائع من أي نوع تكون مرسلة إلى هيئات أو أشخاص مقيمين في فلسطين فإذا وجد ضمن حمولة السفينة شيء من ذلك تُطبق عليها الأحكام المقررة في القانون الدولي العام، ويُصادر بأمر السلطة المنوط بها تنفيذ الأحكام العرفية بعد تحرير قائمة تفصيلية بالمضبوطات،كما استصدرت لجنة احتياجات القوات المسلحة في مايو 1948 القرار الوزاري رقم 147 لسنة 48 من وزير الدفاع الوطني بالاستيلاء على مركب موتور كان يدعى (مريم)؛ حيث لجأت إلى ميناء مرسى مطروح يوم 22 من مايو من العام نفسه، وكان عليها شحنات من الصوف والحديد؛ نظرًا لأن هذا المركب كانت تملكه شركة يهودية كان مركزها حيفا [28]،وعليه فقد صدر الأمر العسكري رقم (6) بخصوص مصادرة هذا المركب (مريم) في أول يوليو سنة 1948.وهي بذلك قد خضعت لأحكام الأمر العسكري رقم 13 الصادر بتاريخ 18-5-1948 الخاص بتفتيش السفن وعليه فقد صدر الأمر العسكري رقم(6) بخصوص مصادرة هذا المركب (مريم) في أول يوليو سنة 1948 [29].

وجدير الإشارة إليه، أن جميع السفن والبواخر التي كانت تتعاون مع الصهيونيين، والتي كانت وجهتها فلسطين قد خضعت لاهتمام الحكومة المصرية؛ للتأكد من عدم وصول المهربات إلى فلسطين المحتلة، وتم إحالة القضايا الخاصة بها إلى "محكمة الغنائم"، التي كانت تقضي بمصادرتها لصالح الحكومة المصرية؛ طبقاً للمبادئ المقررة في قانون الشعوب

[30]؛ وبنـاءً عليـه؛ ولمـا كان الصهاينـة كانـت تسـاندهم الـدول الغربية؛ فقد انتبهـت مصر إلى حـالات التهريـب بواسـطة "سـفن المحايديـن" فشـددت الرقابة تجاه كل سـفن الـدول المارة باعتبارها "دولاً محايدة"؛ واتخذت اجراءات التفتيش نفسـها؛ لمنع أي دعم من شـأنه تقوية شـأفة اليهـود في فلسـطين؛ فحرصـت السـلطات المصرية أيضًـا على تفتيش سـفن المحايدين المـارة ب" قنـاة السـويس" [31]، كمـا قامت قـوة من رجال السـواحل والمباحـث بضبط بضائع كانـت واردة علـى باخـرة سـويدية تابعة لشـركة (كالكـو مبانـي KALCO MAPNI)؛ حيث كان مينـاء بورسـعيد هـو أول مينـاء لها ثم كان مفترضـاً أن تكمل طريقهـا إلى الميناء الثاني تل أبيب ثم ميناءها الثالث حيفا وقدرت هذه البضائع التي صودرت أثناء مكوثها ببورسـعيد بنحو 1556 طنًا، وتعطلت الباخرة عن السفر حينذاك لحين تفريغ البضائع المهربة[32]، كذلك قامت مصر بمصادرة رسالتين عبارة عن أسلحة وذخائر كانت مرسلة من أسبانيا إلى الشرق الأقصى على الباخرة تورنز Torrensوعلى الباخرة أوكلاندOakland [33]، وقد بررت وزارة الخارجية المصرية هذا الإجراء عن طريق السفارة الملكية المصرية بأسبانيا: بأن مصر بحاجة إلى ذلـك السـلاح وأن مصادرة الأسـلحة حالة وقتية تطلبتها ظـروف العدوان الصهيوني"[34]، وقد شـرح الأميرالاي أركان حرب رئيس لجنة احتياجات القوات المسـلحة أن الاسـتيلاء على الأسلحة تم في حدود القواعد والقوانين المعترف بها دوليًا[35]، وبصدد الإجراءات أيضًا اتخذت الحكومـة المصريـة إجـراءات خاصة حيال السـفن التجاريـة التي كانت تعاون اليهـود؛ تنفيذاً للأمـر العسـكري الصـادرفي 28 مـن يونيـه سـنة 1948 [36] وتنقل لهـم المهربـات الحربية من أسلحة وعتاد أو جنود [37].

وقـد لُوحـظ أن الولايـات المتحدة الأمريكية مـن أوائل الدول الـتي آزرت اليهود في حرب 1948؛ حيـثُ عثـرت الجمـارك المصريـة على سـيارات مصفحة برسـم (تل أبيـب) وأصناف أخرى؛ وعليه أصدرت لجنة الغنائم قراراً بمصادرة وإنزال شـحنتها من على باخرة أمريكية كانت تدعى (فلاينـج تريدور) بمعرفة جمرك ميناء بور سعيد ثم سـمح لها باستئناف سيرها ومواصلـة سـفرها[38]، أما على الجانـب البريطاني؛ فقد وصلت معلومـات إلى وزارة الخارجية المصريـة أفـادت بطلـب بريطانيا من الولايـات المتحدة الأمريكية مليون دولار لتوسـيع مصانع التكريـر في حيفـا، لكـن وزير الخارجية (تشـابمان أندروز) رد عليه أنه الأفضل المسـاعدة في توسيع مصانع التكرير المصرية في السويس حتى لايتم إرسال البترول إلى حيفا[39].

وعلاوة على الإجراءات السابقة، طلبت مصر من شركات الملاحة تقديم تعهدات منها أن سفنها سوف لا تعمل في المياه الفلسطينية، وقد قامت بالفعل بعضُ الشركات بالاستجابةِ،

وكان من بينها شركة أمريكان اكسبورت لاينزExport Liens American،غير أن الرقابة العامة ثبت لها عدم صحة كتابها الذي تعهدت فيه بعدم العمل بداية من أكتوبر سنة 1948 عندما تعرضت لكتاب كان مرسلاً من فرع الشركة بإيطاليا إلى فرعها بالإسكندرية تبين منه أن الشركة كانت لا تزال تقوم بنقل البضائع من إيطاليا إلى الصهيونيين في فلسطين[40]، وقد استرعى دور قناة السويس في الحرب الدول الغربية؛ حيث كانت بمثابة سدًا منيعًا يحول دون الدعم والإمداد للقوات الصهيونية في فلسطين؛ فقد أجادت مصر إستغلال القناة لذلك؛ فقد كانت تراقب السفن التجارية التي كانت تدخل مياه فلسطين الإقليمية، وعندما كانت تقترب من شواطئ فلسطين؛ كانت تتعرض للضرب من المدفعية المصرية أو من الطائرات الحربية التي كُلفت بمُهاجمة المنافذ البحرية لفلسطين لإحكام حصار اليهود[41]،ولكن الدول الداعمة للصهاينة لم تستسلم للإجراءات المصرية في القناة؛ حيثُ قامت كل من بريطانيا والولايات المتحدة بتقديم وفرنسا واستراليا بمذكرة احتجاج إلى الحكومة المصرية ضد القيود التي فرضتها على الملاحة في "قناة السويس" ومحاصرة الشواطئ الفلسطينية [42]، لكن الحكومة المصرية قد نفت الإتهام الذي وجُه إليها بمُحاصرة شواطئ فلسطين بحرًا، بينما أكدت حقها كدولة محاربة في منع وصول السفن التجارية المتجهة إلى فلسطين؛ وفي الواقع أنه على الرغم من حالة الحرب ولاسيما إعلان مصر تمسكها بقوانينها، وجل الاجراءات التي اتخذتها مصر تجاه الكيان الصهيوني في فلسطين، غير أن مصر لم تستطع أن تفرض حِصارًا بحريًا على "شواطئ فلسطين"؛ ذلك ن مصر لم تكن تمتلك "أسطولاً بحريًا" ولا "سلاحًا بحريًا" -في ذلك الوقت-؛ لكي يتمكن من قطع الاتصال البحري بموانئ العدو الصهيوني[43].

ومما تقدم يتبين لنا؛ أن الواقع كان يعكس مبررات صهيونية وادعاءات غير حقيقية؛ وذلك للأسباب الآتية:

- أن حق مصر في سيادتها على قناة السويس وأراضيها حول ضفتي القناة حق لاشك فيه ثابت بموجب المعاهدات والمواثيق الدولية، وبما للدولة من سلطان على الإقليم وعلى أراضيها بلا منازع.
- لمصر بصفة خاصة ولسائر الدول الموقعة على اتفاقية القسطنطينية إذا أرادت إعادة النظر في نظام المرور في القناة أن تدعو الدول التي أبرمت الاتفاقية إلى مؤتمر لبحث نظام الملاحة فيها والنظر في حرية هذه الملاحة.
- إن المادة العاشرة من اتفاقية القسطنطينية أعطت لمصر في وضوح تام الحق بناء على ضرورة المحافظة على سلامتها من الاعتداء وعلى الأمن في أراضيها في اتخاذ ما تراه

مـن احتياطـات في القنـاة وهذه الضرورة تتفق معها عمليات التفتيش وغيرها دون أن يكون في ذلك أي مساس بحرية الملاحة في القناة من حيث المبدأ[44].

وفي الواقع فثمة حقيقة سعت مصرُ إلى تطبيقها وحرصت عليها مؤداها، وهي أن "اليهود والكيان الصهيوني" لا يجب أن يحصلوا على أيةِ مَيزة أو دعم؛ نتيجة للاحتلال الصهيوني ل "فلسطين العربية" واغتصابهم أرضها [45]؛ وبناءً عليه؛ أصدرت الحكومة المصرية التشـريعات اللازمـة الخاصـة بانتهاكات السـفن التي تتعامل مع الكيان الصهيونـي، وتحت مظله القانون المصري- شـرعت السـلطات المصرية العديد من القوانين؛ بغية إحكام منع مرور السفن التي تدعم العدو الصهيوني، ومصادرة حمولتها من البضائع التي كان يعتقد أنها قد تكون مطلوبة من جانب العدو، ومنع إعطائها أي تسهيلات[46].

قانونية الإجراءات المصرية في التفتيش.

في الحقيقة أن مصر قد مارسـت سـيادتها على "قناة السـويس" واسـتندت في مباشـرة اجـراءات الرقابيـة [47]علـى النحو السـابق إلى أحكام "القانون الدولي العـام" حيثُ؛ كان من الطبيعي في القانون الدولي والذي جري العمل به أن الدول المحاربة كانت تقوم بمنع التموين عـن سـفن المحايديـن التي تسـاعد العـدو. [48] وعلى نصـوص "معاهدة القسـطنطينية" التي أبرمـت في 29 مـن أكتوبـر1888[49]، وقـد اعتـبرت الإجراءات الـتي اتبعتها مصر مشـروعة[50] وعادلـة [51]؛ نظـرًا لأن أغلـب دول العـالم قـد عملـت بها مـن قبل [52]، وقد لجأت إلى اسـتخدام حقوقهـا القانونيـة المشـروعة والمخولة لأيـة دولة في حالة الحرب؛ حيـث يعتبر من الطبيعي في القانـون الدولي الذي جري العمل به سـابقًا؛ فمـن المعروف أن بريطانيا كانت خلال الحربين العالمتين تمنع الوقود والفحم في الموانئ الانجليزية عن السفن المحايدة التي ترفض الخضوع لرقبتها أو ترفض القيود التي تحكم التجارة مع ألمانيا وحلفائها، وتجدر الإشارة أن التدابير المصرية في هذا المجال طبقت لأول مرة وفقًا لأمر الحاكم العسكري العام في 28 يونيو 1948 إبان الحرب في فلسطين؛ إذ كانت مصر في حاجة لاتخاذ تدابير معينة حيال السفن التجارية الـتي كانـت تسـاعد العدو أو تزوده بالأسـلحة والمعدات الحربية والمؤن والمحاربين تحت سـتار المهاجريـن الذيـن كانـوا جميعًا في عمر حمل السـلاح. [53] أن الدول المحاربة تقوم بمنع تموين سـفن المحايديـن الـتي تسـاعد العـدو لم تكن الإجـراءات التي قامـت بها مصر آنـذاك بدعاً جديدًا لم تسر عليه الدول من قبل، ولكن كان شيئًا قديمًا متبعًا من قبل؛ فقد قامت الحكومة البريطانية أثناء الحرب العالمية الثانية بمنع السفن التجارية المحايدة من التموين أو أن ترسو في موانيها أو مدها بالفحم أو غيره من الوقود إذا ما رفضت تلك السـفن التجارية المحايدة

الخضـوع للرقابـة التي كانت تفرضها بريطانيا عليها، أو إذا كانت قبلت قيود ألمانيا وحلفائها على تجارة المحايدين. [54]

هدنة رودس وآثرها على الإجراءات المصرية في قناة السويس.

نظرًا للحالة العسـكرية المتراجعة في فلسـطين وتحت ضغوط عسكرية شديدة؛ استجابت مصـر لقـرارات مجلس الأمـن بتوقـف القتـال؛ حيـث أراد الكيـان الصهيونـي مـن وراء تلـك الضغـوط الذهـاب إلى فـرض الصلح مع مصر [55]، وتقبلت مصر "عقد الهدنة" تحت ضغوط الأمم المتحدة؛ وعندما بدأت مباحثات "رودس" في 12 يناير 1949، حرصت مصر على أن تكون تلك المباحثات ذات طابع عسكري محض؛ حتى لا تنطوي على اعتراف ولو بشكل ضمني بالكيان الصهيوني -إسرائيل-، ثم جاء توقع اتفاقية الهدنة في "رودس" 24 في فبراير سنةً 1949بين مصـر ومندوبـي الكيان الصهيوني [56]، وفي الحقيقة فـإن الحكومة المصرية اضطرت لقبول الهدنة؛ اعتقادًا منها بأن حالة الحرب لن تنهيها تلك الاتفاقية وأن المسألة الفلسطينية سيظل الدفاع عنها حقًا مشروعًا.

وعقب توقيع الهدنة آنفة الذكر، كان واضحًا أن "الحرب "قد انتهت وبالفعل فقد توقفت العمليات الحربية في فلسطين؛ أما بالنسبة للإجراءات الرقابية المصرية في "قناة السويس" فقـد ازداد الأمـر تأزمًـا عقـب توقيع الاتفاقية مباشـرة؛ فقـد اخترق الكيـان الصهيوني حالة السلم المتفق عليهـا-وقبل توقيع (الهدنة بين الكيان الصهيوني والأردن في 10 مارس 1949)؛ تحركت قوة إسـرائيلية مكونة من سـيارتين جيب وناقلة جنود؛ فاحتلت أم الرشـراش -ميناء إيـلات في الوقـت الحالي-، وكان هذا العمل العسـكري هو بمثابـة اختراق للهدنة؛ على الرغم من توقف جميع الأعمال العسكرية التي احتوت عليها "اتفاقية الهدنة المصرية الإسرائيلية" بموجب قرار مجلس الأمن [57]؛ وعلى الفور قامت مصر بتشكيل لجنة عسكرية وقانونية اشتملت على القائم مقام إسماعيل شرين، والدكتور وحيد رأفت، وأخرين من كبار القادة العسكرين، توجهت تلك اللجنة بطائرة عسـكرية إلى منطقة شـرم الشـيخ، فوجدت أن (إسـرائيل)؛ قد أصبحت تهدد الممر المائي ل"قناة السويس" وسيناء، وقررت اللجنة بعد الدراسات القانونية الـتي قدمهـا الدكتور وحيد رأفت إلى "أحقية مصر بوصفها دولة محاربة أن تضع قيودًا على الملاحة الإسرائيلية في القناة بوصفها ضمن مياهها الإقليمية" [58]. وعلى الرغم من مما قرته اللجنـة آنفـة الذكـر؛ أراد الكيان الصهيوني أن يتحدى الإرادة المصرية؛ حيث وصلت مكاتبات مـن وزارة الخارجيـة المصرية عقب توقيع اتفاقية الهدنة في رودس بأسـبوعين فقط [59]؛ أفادت أن السـفن الإسـرائيلية حاولت المرور في قناة السويس -وكذلك في البحر الأحمر- [60] فرفضت

الحكومة المصرية؛ وذلك استنادًا منها " أن حالة الحرب كانت لا تزال قائمة؛ وأن الهدنة[61] لم تنه حالة الحرب وأن الهدنة وإن كانت قد منعت الحرب لكنها لم تحظر التدابير الاقتصادية "[62]، على الرغم من أن الجانب الإسرائيلي قد اعتبرها بمثابة "اتفاقية سلام دائمة"[63] بينما وجدتها مصر من الناحية القانونية خلاف ذلك؛ وازداد الأمر توترًا وسوءً بعدما انتهك الكيان الصهيوني هذه الاتفاقية-ذكرناه آنفًا-، ولكنه أخذ يُطلي الحقيقة بألوان من الكذب؛ حيث أسند أحقيته باستخدام القناة للأسباب الآتية:

- القانون الدولي يبيح حقوق الدول التجارية وقت السلم[64].
- اتفاقية القسطنطينية سنة 1888م الخاصة بقناة السويس.
- هدنة رودس في أكتوبر 1949[65].

وجدير بالذكر، أن الحكومة المصرية قد باشرت شئون "الحصار البحري" بعد حرب 1948؛ تجاه الشواطئ الفلسطينية، بناءً على أسس مبادئ عامة التي وضعت لتنظيم عمليات المراقبة والضبط للسفن المارة "بقناة السويس"، فوضعت تشريعات لعقوبة من يخترقها؛ وأنشأت قائمة سوداء للسفن المخالفة[66]، وأخيرًا اضطرت الحكومة المصرية في 21 من يوليو سنة1949؛ إلى تخفيف القيود العاملة بها في "قناة السويس"؛ وجنحت إلى تخفيف الإجراءات السابقة على النحو الآتي:

أولًا- اُكتفي بالتفتيش بمعرفة السلطات الجمركية وألغي التفتيش الحربي.

ثانيًا- خفضت قائمة البضائع الممنوعة تخفيضًا ملحوظًا، وأصبحت بعض المواد غير ممنوعة كالمواد الغذائية.

ثالثُا- شددت التعليمات في اقتضاء أدلة الإثبات التي تعين الجهة المعادية المرسلة إليها البضاعة، وقررت التعليمات أن قرينة واحدة لا تكفي لأن تكون دليلاً بل لابد من اجتماع قرينتين أو أكثر تفيدان أن البضاعة مرسلة إلى العدو والقرائن التي يجب أن تتوفر اثنتان منها على الأقل هي أن تكون السفن متجهة إلى موانئ فلسطين أو أنها لا تحمل أوراقا أو أن تكون أوراق السفينة مغشوشة.

رابعًا- أُعطيت أوامر مشددة بأن تجري إجراءات التفتيش و الحجز في أسرع وقت ممكن لمفاداة أي تأخير قد يؤثر على الملاحة في القناة ثم أصدر مجلس الوزراء المصري في 18 من يونيه سنة 1950 تشريعات تنظيم مرور ناقلات البترول في "قناة السويس"؛ والذي ساقه

محمد (صلاح الدين) في مذكرة وزعت على العديد من الدول، ومضمونها الآتي: "لا تقبل الحكومة المصرية معاودة الجدل حول شرعية الإجراءات التي اتخذت منذ أن ابتدأ النزاع الفلسطيني، وذلك بخصوص حق زيارة وتفتيش السفن التجارية، ومصادرة ما يعتبر مهربات حربية فقد تبودلت في هذا الموضوع مذكرات عديدة بين وزارة الخارجية و سفارات عدة" [67].

الخُلاصة:

لقد كانت الحكومة المصرية على يقين تام من خطورة الوجود الصهيوني في فلسطين (قلب الوطن العربي)؛ خاصة أن فلسطين تعتبرً بوابة مصر الشرقية، والذي يعني انعكاس خطر وجوده على مصر بدرجة الخطورة ذاتها؛ نظرًا لتلاصق الحدود المصرية الفلسطينية؛ وهذا يتضح مما أصدرته من قوانين وتعديلات سبقتها بل والتدقيق في تفتيش جميع السفن المارة بقناة السويس. وفي النهاية نستخلص مما سبق؛ حرب 1948 قد فرضت على مصر بُعدًا مهمًا في زيادة لإجراءات الرقابية التي اتخذتها في "قناة السويس" تجاه جميع السفن المارة بها، ووضع الشك والريبة هو بمثابة الفرضية الأولى حتى يثبت للهيئات الرقابية العكس، وقد تبين لنا أهمية موقع قناة السويس بالنسبة إلى مد أو حصار الكيان الصهيوني؛ كما أن مراقبة مصر للشواطئ الفلسطينية قد أسهم في مد يد العون للجانب العربي في فلسطين، وقد نستنتج بشكل خاص دور قناة السويس واستخدامها بمثابة سلاح حرب، استخدمتها بريطانيا في الحرب العالمية القانية، وسارت مصر على صراطها واستخدمتها في حرب 1948، ومن هذا المنطلق اتضح أمامنا أن مصر تعد من أهم الدول التي تحيط بالكيان الصهيوني (إسرائيل)، والتي ترتبط بالإشكالية الفلسطينية منذ قبل إنشاء الكيان المذكور؛ لذا كانت دعاوي المنظمة الصهيونية بضرورة إيجاد علاقات إسرائيلية مصرية، وهي من الأولويات الإستراتيجية بالنسبة لإسرائيل والعمل على أن تتحول مصر من طرف يعادي الأهداف الصهيونية في المنطقة ويعمل على القضاء عليها إلى طرف يقبل الكيان الصهيوني، ولا يدفع بالوحدة العربية ولا محاصرة إسرائيل والقضاء عليها.

الهوامش: -

1 جامعة الدول العربية: مضبطة الجلسة الحادية عشرة بتاريخ 2 ديسمبر 1945. جرى اعتماد قرار المجلس بعد الموافقة العربية عليه في 2 ديسمبر 1945 أنظر المصدر نفسه.

2 أرشيف وثائق عابدين: محفظة (121)، ملف (2)،الكود الأرشيفي (0069-002408)، تقرير عن أعمال لجنة تنسيق مقاطعة البضائع اليهودية في فلسطين في 2 ديسمبر 1945،ملحق رقم 1.

3 جوزيف مغيزل: المقاطعة العربية والقانون الدولي (بيروت, منظمة التحرير الفلسطينية ,مركز الأبحاث, شباط (فبراير 1968)، ص 58.

4 جامعة الدول العربية، الأمانة العامة: تقرير اللجنة الدائمة لمقاطعة البضائع والمنتجات الصهيونية،في الفترة من عن سير المقاطعة في الدول العربية (أول يناير 1946نهاية سبتمبر 1947).

5 محمود فوزي: حرب السويس (ترجمة مختار الجمال)، ط 1، القاهرة، دار الشروق، 1987، ص 84، 89، 90.

6 أرشيف وزارة الخارجية المصرية، س.ج، محفظة 761، ملف 8/ 48/ 140، بدون عنوان للملف.

7 1951، ص 36.

8 عزيز عبد المهدي الردام: المقاطعة الاقتصادية العربية لإسرائيل سلسلة دراسات فلسطينية عدد 14، مركز الدراسات 8) الفلسطينية، جامعة بغداد، ص 102.

9 استندت الحكومة المصرية في إجراءاتها الرقابية إلى بعض اتفاقيات لاهاي للسلام عام 1907، ثم في تصريح لندن عام 1906والذي لم تؤيده الدول البحرية التي شاركت في تأسيسه نظراً لمساندتها اليهود في الحرب- إلا أنه في ظل تقنين أحكام القانون الدولي بالنسبة للغنائم والحرب البحرية حتى تاريخ الحرب العالمية الأولى عام 1914؛ حيث تقرر العدول عن معظم هذه الأحكام؛ لما اشتملت عليه من قيود أراد المتحاربون التحلل منها. لمزيد من التفاصيل، أنظر: وحيد رأفت، إسرائيل وحرية الملاحة في قناة السويس، السياسة الدولية، العدد 40، إبريل 1975؛ على محمد علي عبد الفتاح، قضاء الغنائم في مصر، دراسة في أحكام القانون الدولي العام والقانون المصري، رسالة دكتوراه (غير منشورة)، كلية الحقوق، جامعة عين شمس، 1981.

10 حاول الكيان الصهيوني الالتفاف حول القيود المصرية لمنع السفن الصهيونية من عبور القناة، أسس الكيان الصهيوني وغانا في سبتمبر 1957 (شركة النجم الأسود الملاحية Black Star) امتلكت غانا 60% من أسهمها وامتلكت شركة زيم 40% من أسهمها، وعملت هذه الشركة تحت علم غانا وسمحت لها مصر باستخدام قناة السويس. انظر: رضا أحمد شحاتة: الدبلوماسية المصرية والصراع الدولي حول قناة السويس, القاهرة, الهيئة المصرية العامة للكتاب, 1995، ص 180.

11 أرشيف وزارة الخارجية المصرية، س.ج، محفظة 761، ملف 8/ 48/ 140، بدون عنوان للملف.

12 رضا أحمد شحاتة: مرجع سابق، ص 180.

13 وثائق وزارة الدفاع الوطني المصرية (الديوان العام): رقم منشأ الملف 26-1/س ج/37، كود أرشيفي 000310) 0076، كتاب صادر من أميرالاي أ.س.ح رئيس لجنة احتياجات القوات المسلحة إلى مدير مكتب وزير الدفاع الوطني في 20 مايو 1948؛ المصدر نفسه: كتاب أميرالاي

أ.س.ح رئيس لجنة احتياجات القوات المسلحة إلى مدير مكتب وزير الدفاع الوطني في 26 مايو 1948.

14 لم تؤثر الرقابة التي فرضتها مصر على السفن الصهيونية في قناة السويس على سير حركة الملاحة الدولية؛ حيث لم تلجأ مصر إلى تفتيش السفن غير الإسرائيلية، إلا في حالة اشتباهها في مساعدة الكيان الصهيوني. انظر أحمد سويلم العمري: مرجع سابق، ص 395.

15 وزارة الدفاع الوطني (الديوان العام): كود أرشيفي 0076-000310، من لواء المدير العام مصلحة خفر السواحل وحرس الجمارك والمصايد إلى وكيل وزارة الدفاع الوطني في 28 مايو 1948.

16 جدير الملاحظة أنه تمت إجراء المصادرة عن طيب خاطر من "شركة السويس المصرية"، وكانت مخصصة كل) مجهوداتها لصالح القوات المتحالفة. انظر: وزارة الدفاع الوطني: رقم منشأ ملف 26-1 /س جم 37، كود ملف -000130 0076، كتاب صادر من المستشار القانوني لشركة السويس للملاحة البحرية إلى وزير الدفاع الوطني، في 1948-5-26.

17 وزارة الدفاع الوطني (الديوان العام): رقم منشأ ملف 26-1 /س جم 37، كود ملف -000310 0076، مذكرة) صادرة من وزارة الدفاع الوطني – إدارة المخابرات الحربية-قسم الأمن، في -19 6-1948.

18 كان يتم ذلك تحت ستار كونهم مهاجرين إلى فلسطين أنظر: مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة (الجزء الثالث)، ط2، القاهرة الهيئة العامة لقصور الثقافة، 2009، ص 436

19 المرجع نفسه: ص329

20 وزارة الدفاع الوطني (الديوان العام): رقم منشأ ملف 26-1 /س جم 37، كود ملف -000130 0076، كتاب) صادر من وكيل وزارة الخارجية إلى وكيل وزارة الدفاع الوطني في 29 يونيه 1948

21 تقررت محمة الغنائم بناءً على قواعد حق الاغتنام الذي صدر منذ مؤتمر ماريز عام 1856. لمزيد من التفاصيل، أنظر: وحيد رأفت، إسرائيل وحرية الملاحة في قناة السويس، السياسة الدولية، العدد 40، إبريل 1975. 1915؛ قامت بريطانيا بإغلاق القناة في وجه السفن المعادية لبريطانيا بصفتها الدولة المنتدبة على مصر. أنظر أيضًا: حامد سلطان، المشكلات القانونية المتفرعة عن قضية قضية فلسطين 1967-1966، معهد البحوث والدراسات العربية، ص13.

22 كان مجلس الغنائم مؤلفًا من عناصر قضائية وأخرى إدارية، وأسندت رئاسته إلى مستشار بمحكمة الاستئناف،) وبعدئذ نيطت برئيس محكمة الاستئناف. انظر: مرجع سابق، ص312، 313

23 المرجع نفسه: ص 311.

24 مصطفى الحفناوي: مرجع سابق، ص 376 – 385.

25 أحمد عبد الرحيم مصطفى وأحمد زكريا الشلق: مشكلة قناة السويس (1958-1854)، القاهرة دار الكتب والوثائق القومية، 2014، ص 135

26 صلاح الدباغ: مرجع سابق، ص89، 90)

-وأشار مصطفى النحاس في مذكراته أن جمال عبد الناصر رغم ما كان يذكره بأن اتفاقية الهدنة لم تنهي حالة الحرب لكننه اعتبرها اتفاقية (سلام دائمة)، مدللا على ذلك بقوله " وخرج محمود رياض بانطباع قوي بأن النزاع المسلح بين مصر وإسرائيل قد انتهى تمامًا بل إن جمال عبد الناصر نفسه -كما يؤكد- كان يرفض حتى عام 1955 توجيه الأموال من مشروعات التنمية إلى الجيش لأنه كان يرى بدوره أن اتفاقية الهدنة تحول دون قيام نزاع مسلح "، وقد أتت السياسة الاقتصادية التي اتبعتها الحكومة المصرية في عهد عبد الناصر؛ نتيجة الانفتاح الاقتصادي إلى وقوع الاقتصاد المصري

تحت ضغط كبار الرأسماليين المصريين، ورأس للمال الأجنبي لاسيما أنها قد أتت أيضًا بنتائج عكسية تمامًا؛ حيث اندفعت الحالة الاقتصادية في مصر نحو مزيد من التدخل خلال المرحلة التالية (من 1956 إلى 1961).لمزيد من التفاصيل انظر: جمال شقرة:محاضرات ودراسات في تاريخ مصر المعاصر، ج1، القاهرة جامعة عين شمس،2007، ص 246؛ أحمد عز الدين: مذكرات مصطفى النحاس –ربع قرن من السياسة في مصر، الجزء الثاني من –1941 1952، القاهرة العصور الجديدة، المطبعة الذهبية، 2000، ص 227.

27 المرجع نفسه، ص313.

28 وزارة الدفاع الوطني (الديوان العام): رقم منشأ ملف 26–1 /س جم 37، كود ملف –000310 0076،: كتاب صادر من مصلحة الجمارك المصرية إلى وكيل وزارة الدفاع الوطني، في 14 من يونيو 1948؛ المصدر نفسه:. كتاب صادر من أميرالاي أ.ح رئيس لجنة احتياجات القوات المسلحة إلى مدير عام مصلحة الحدود، في29 6–– 1948.

29 المصدر نفسه: كتاب صادر من مصلحة الجمارك المصرية إلى وكيل وزارة الدفاع الوطني، في 14 من يونيو 1948؛ نفسه: كتاب صادر من أميرالاي أ.ح رئيس لجنة احتياجات القوات المسلحة إلى مدير عام مصلحة الحدود، في29 6–– 1948.

30 مصطفى الحفناوي: مرجع سابق، ص311.)

31 الدول المحايدة:هي الدول التي لم تشترك في حرب 1948ولم تعترف بالكيان الصهيوني عند إعلان دولته المزعومة ب(إسرائيل).

32 وثائق وزارة الدفاع الوطني المصري: رقم منشأ ملف 26–1 /س جم 37، كود ملف –000130 0076، كتاب صادر من مدير عام مصلحة خفر السواحل وحرس الجمارك والمصائد إلى وكيل وزارة الحربية والبحرية في 27/11/ 1948.

33 ثمة ملاحظة مهمة هي أن الحكومة المصرية ألجأت مسألة تقدير أثمان الرسالتين على لجنة التعويضات، وقامت الحكومة المصرية بدفع قيمتها إلى الجهة المستحقة ثمنهما في أسبانيا. انظر: المصدر نفسه: (الملف نفسه)، كتاب صادر من أميرالاي أ.ح. رئيس لجنة احتياجات القوات المسلحة إلى مدير مكتب وزير الحربية والبحرية، في أول مايو 1949.

34 وثائق وزارة الدفاع الوطني المصري:كود ملف 0076–000130، كتاب صادر من وكيل وزارة الخارجية المصرية إلى وكيل وزارة الحربية والبحرية بشأن تفتيش السفن في 19 من إبريل سنة 1949.

35 المصدر نفسه: كود ملف 0076–000130، كتاب صادر من أميرالاي أ.ح رئيس لجنة احتياجات القوات المسلحة إلى مدير مكتب وزير الحربية والبحرية، في 1949–3–24

36 كان يتم ذلك تحت ستار كونهم مهاجرين إلى فلسطين، انظر :مصطفى الحفناوي :مرجع سابق، ص 436.

37 مصطفى الحفناوي: مرجع سابق، ص311

38 وزارة الدفاع الوطني: رقم منشأ ملف26–1 /س جم 37، كود ملف 0076–000130، كتاب صادر من مدير عام) مصلحة خفر السواحل وحرس الجمارك والمصائد إلى وكيل وزارة الحربية و البحرية وفي –11–27 1948.

39 وزارة الخارجية المصرية– أرشيف س. ج، إدارة الشؤون الإدارية، مذكرة مرسلة إلى وزارة الخارجية المصرية بشأن إجراءات تفتيش السفن الأجنبية بالموانئ المصرية، بدون تاريخ

40 المصدر نفسه: كتاب صادر من وكيل وزارة الخارجية إلى وكيل وزارة الحربية والبحرية، في

20 من فبراير 1949.

41 دي حافظ، محمود الشرقاوي، المشكلات العالمية المعاصرة (خليج العقبة)، ط1، القاهرة، مكتبة الأنجلو المصرية،) 1958، ص 27.

42 1945-1967، القاهرة، دار المعارف، 1979، ص 366.

43 1, القاهرة جامعة عين شمس, 2007، ص 311.

44 رضا أحمد شحاتة: مرجع سابق، ص 15؛ أحمد سويلم العمري: مرجع سابق، ص 407.

45 أحمد عز الدين: مذكرات مصطفى النحاس – ربع قرن من السياسة في مصر، الجزء الثاني من -1941 1952 4القاهرة العصور الجديدة، 2000، ص 227.

46

47 قناة السويس هي الطريق البحري المؤدي إلى الهند الصينية. اظر: حمود حسن صالح منسي : فرنسا) وإسرائيل، لقاهرة، جامعة الأزهر ،1994، ص 90 – 93.

48 مصطفى الحفناوي: مرجع سابق، ص 436.

49 289؛ أحمد عبد الرحيم مصطفى وأحمد زكريا الشلق: مرجع سابق، ص 128

50

المحاربة مثل ألمانيا، (وبريطانيا، وفرنسا، والولايات المتحدة الأمريكية، والبرتغال، وسنتها النمسا منذ عام 1870.انظر: المرجعنفسه: 376 – 385

51 وجهت الحكومة البريطانية عن طريق سفارتها بالقاهرة مذكرة إلى وزارة الخارجية المصرية في19 من سبتمبر سنة 1949 أدانت فيها مصر، وأوضحت أن الحكومة البريطانية معنية بأمر معامل تكرير البترول في حيفا، وأنها تريد أن تنقله منمناطق استغلالها بالخليج العربي إلى حيفا لتكريره في معاملها، وطلبت من الحكومة المصرية- حكومة السعديين- التي كانت تدير البلاد السماح لناقلات البترول باجتياز قناة السويس لتفرغ حمولتها في حيفا، وجدير بالذكر أن هذه الحكومة وافقت على طلب بريطانيا المذكور أعلاه في 22 من سبتمبر سنة 1949؛ مما اعتبر إهانة لمصر، وفي الوقت ذاته يعتبر ذلك الموقف دليلاً واضحاً أمام الملك والإدارة يثبت خيانة بريطانيا وسعيها فقط في سبيل تحقيق أطماع مالية وإستراتيجية، وإن كانت على حساب كرامة مصر التي كانت تعتبرها حليفتها. انظر مصطفى الحفناوي: مرجع سابق، ص289، 431،290..

52 329

53 جريدة الأهرام: السنة 80، العدد 23572، في 28 فبراير 1954، ص 6

54 مصطفى الحفناوي: مرجع سابق، ص 436

55 صلاح العقاد، مأساة يونيو 1967 -حقائق وتحليل-، ط1، القاهرة، مكتبة الأنجلة المصرية، 1975، ص 20-13. -جدير بالذكر أن تلك الاتفاقية قد تجاوزت في بعض بنودها المسائل العسكرية؛ حيث أشارت في مقدمتها إلى أنها تمهيد لسلم دائم في فلسطين، لكن المفاوضيين المصريين أكدوا على أن الهدنة هي اتفاق عسكري محض وليس له صلة بتسوية القضية الفلسطينية؛ فأدخل عبارة أن خط الهدنة لا يفسر بأي حال من الأحوال أنه حدود سياسية أو إقليمية"

56 وحيد رأفت، إسرائيل وحرية الملاحة في قناة السويس، مجلة السياسة الدولية، العدد 40، إبريل 1975، ص 19.

57 حامد سلطان، مشكلة خليج العقبة- معهد البحوث والدراسات العربية، 1967، ص 14.

58 1949-1957،

مجلة مصر الحديثة، العدد الثاني، القاهرة 2003، ص 194.

59 Abdul Hadi Mahdi ;Documents on Palestine،V.2،(1948-1973)، Israel –Egypt Armistice، Passia، Jerusalem،p88.

60 عمرو عبد الفتاح خليل: مضيق تيران في ضوء أحكام القانون الدولي ومبادئ معاهدة السلام، القاهرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1980، ص 103.

61 ترى الباحثة أن اتفاقية الهدنة الدائمة التي عقدت بين مصر وكيان الاحتلال الصهيوني أطلق عليها "الهدنة الدائمة") لفظًا لكنها في الواقع كانت بمثابة "هدنة مؤقتة" من وجهة نظر الكيان المذكور؛ ليس من أجل ممارسة حياة السلم والأمن في فلسطين، بل لحين تنظيم قواه وترسيخ جذور تواجده بفلسطين حتى لا يضره التحرك خارجيا قبل تثبيت دعائم كيانه داخل فلسطين وهو ما قد حدث بالفعل.

62

المصرية، مايو 1954، ص 386 395-.

63 Alfred M. Lilienthal, THERE GOE THE MIDDLE EAT،THE DEVIN-ADAIR COMPANY،NEW YORK، 1957،P282.

64

زعمت أنه لم يكن هناك حالة حرب تستدعي تلك الإجراءات، وادعت أن "هدنة رودس" قد أنهت حالة الحرب القائمة آنذاك، كما زعمت أن مصر قد خرقت تلك الاتفاقية المشار إليها آنفاً، وتبودلت دبلوماسية بين وزارة الخارجية المصرية وسفارات تلك الدول التيظاهرت بريطانيا، وخرجت المشكلة من دائرة الاحتجاجات الدبلوماسية إلى ميدان الأمم المتحدة.انظر مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص289، 290.

65

المصرية العامة للكتاب، 1995، ص 15. تجدر الإشارة، أن الرئيس ترومان Truman–رئيس الولايات المتحدة الأمريكية –أصدر بيانًا فوريًا عقب توقيع مصر لاتفاقية الهدنة مع الكيان الصهيوني، حث فيه الدول العربية التي اشتركت في حرب فلسطين بسرعة توقيع اتفاقيات الهدنة، وأن تحذو في ذلك حذو مصر .راجع: محمد محمود الرشيدي: علاقات مصر بالولايات المتحدة الأمريكية -1922 1949، قسم تاريخ، كلية الآداب، جامعة المنيا، 1989.

66 18 من يونيه سنة 1950 تشريعات بخصوص تنظيم مرور ناقلات البترول ((في قناة السويس"؛ والذي ساقه محمد صلاح الدين في مذكرة وزعت على العديد من الدول، ومضمونها الآتي:"لا تقبل الحكومة المصرية معاودة الجدل حول شرعية الإجراءات التي اتخذت منذ أن ابتدأ النزاع الفلسطيني، وذلك بخصوص حق زيارة وتفتيش السفن التجارية، ومصادرة ما يعتبر مهربات حربية، فقد تبودلت في هذا الموضوع مذكرات عديدة بين وزارة الخارجية وسفارات عدة". أنظر : مصطفى الحفناوي: مرجع سابق،ص 434

67 315-329،434

الموقف الإسرائيلي من حرية الملاحة في قناة السويس
1949-1957م

د.محمود عبد الحي محمود حسن الديب
دكتوراه تاريخ حديث ومعاصر
جامعة عين شمس

شكلت حرب عام 1948م، وأحداثها من سقوط للأراضي الفلسطينية في أيدي القوات الإسرائيلية وأيضا حصار ثلث الجيش المصري في الفالوجا، فقد استخدمت إسرائيل في حصارها للجيش المصري لتحقيق جملة من المكاسب عسكرية وسياسية، وبالفعل تم عقد هدنة رودس 24 فبراير 1949م، والتي أنهت القتال الدائر في فلسطين والانتقال إلى مفاوضات قد تفضي إلى اتفاق سلام[1] .

كانت الغاية من اتفاقية الهدنة هو مجرد تعيين خطوط لوضع حد فاصل بين القوات العسكرية للأطراف المتقاتلة، ثم العمل على تخفيف وسحب القوات المسلحة لكلا الجانبين لضمان بقاء الهدنة، وبعد اتمام هذه الاتفاقيات التي شكلت مصلحة إسرائيلية بالدرجة الأولى ، خاصة في المجال الدولي والمحلي بل والأكثر من ذلك أن إسرائيل كانت تفسر نصوص هذه الاتفاقية على حسب هواها دون مراعاة للقوانين الدولية مستندة في ذلك إلى تدعيم أمريكا ودول العالم الغربي التي كانت تقدم لها كافة المعونات الاقتصادية والعسكرية لتصبح قلعة عسكرية مسلحة في منطقة الشرق الأوسط ، ومن جانبها فسرت إسرائيل نصوص الهدنة بأنه لا يجوز من الأطراف المتعاقدة استئناف القتال ولا أن يلجأ إلى القوة مرة أخرى من أجل تقرير مشكلة فلسطين وأن الهدنة قد طال أمدها بحيث يمكن القول أنها انهت حالة الحرب من الناحية الواقعية، ولكن من يعي النظر في هذه الحجج يجد أنها واهية وذلك لأن النزاع الذي من أجله نشبت الحرب بين العرب وإسرائيل ما زال قائماً لم يسوى يعد لأن تحديد حدود خطوط الهدنة كما قضت الاتفاقية لا يغير حدود أسياسية أو اقليمية وهو لا يمس بحقوق ومطالب الفلسطينيين في جوهر المشكلة [2].

لقد ترتب على توقيع الهدنة فتح المجال أمام إسرائيل للعضوية في الأمم المتحدة؛ لأنه كما سبق أصبح اعتراف ضمني من الدول العربية بالأمر الواقع وبوجود إسرائيل وأيضا فتح المجال أمامها لاعتراف الكثير من الدول التي انتظرت ما تسفر عنه الحرب والاجتماعات التي عقدت في رودس بين الإسرائيليين والعرب لتبين موقفها من المشكلة الفلسطينية بما يتضح المغزى من تلك الاجتماعات، وبالنظر إلى اتفاقيات الهدنة نجد أنها لم تحل أي قضية من قضايا النزاع العربي الإسرائيلي بل على العكس زادت المشاكل تعقيدا نتيجة طرد ما يقارب من 900 الف لاجئ فلسطيني وتشريدهم في عدة بلدان عربية، كذلك وضعت خطوط الهدنة على عجل، ف فمحاولة لمنع تفاقم الأوضاع على حدود القرى الفلسطينية أو حقوق الحياة لسكانها؛ فقد توقع

واضعوا الهدنة عودة السلام بتنفيذ مشروع التقسيم الصادر 1947م، وانصرف همهم إلى ايقاف القتال فكانت النتيجة لحدود هذه الهدنة الهشة وازدياد حوادث الارهاب والغارات الإسرائيلية والانتقامية[3].

على أية حال تم التوقيع على اتفاق الهدنة بين مصر وإسرائيل وقد نص مشروع الهدنة صراحة وفي اكثر من موضع على أن الاتفاق ، اتفاق عسكري صرف عقد تنفيذا لقراري مجلس الأمن الصادرين في 4، 16 نوفمبر عام 1948م، واحتفظ بحقوق ومطالب ومراكز كل من الطرفين بالنسبة للحل السياسي النهائي لقضية فلسطين ونص على عدم اعتداء أي فريق على الآخر أثناء فترة الهدنة [4] .

إن التحولات السياسية المصرية من مرحلة الدبلوماسية إلى مرحلة الحرب سواء حرباً عسكرية أو اقتصادية بعد أن وسعت إسرائيل حدود دولتها إلى البحر الأحمر من خلال احتلال ميناء أم الرشراش التي عرفت باسم ايلات، وكان من الطبيعي أن تقاوم مصر هذا الأمر بعد الاعتراف بالكيان الإسرائيلي ومحاولة تغييره بالقوة ما امكن واعادة الفلسطينيين الذي لجئوا إلى البلاد العربية إلى اراضيهم وأوطانهم، ولم تتردد مصر في ذلك الحين في فرض الحصار البحري على إسرائيل في البحر الأحمر[5] ، ومنع مرور الملاحة الإسرائيلية فيه وذلك عن طريق إغلاق المنافذ الشمالية المؤدية إليه وهي خليج العقبة وقناة السويس، وكان هدف مصر من هذا الحصار الغاء الاثر الفعلي للوجود الإسرائيل في ايلات ، وقطع الاتصالات بين الإفريقية الشرقية والهند والشرق الأقصى [6] .

ولتنفيذ هذه السياسة المصرية الجديدة تجاه الكيان الإسرائيلي، اتفقت الحكومتان المصرية والسعودية على تواجد قوات مصرية بجزيرتي تيران وصنافير اللاتان تقعا على مدخل خليج العقبة ، وبالفعل قامت مصر بوضع قواتها المسلحة على تلك الجزيرتين لإحكام الحصار البحري على الكيان الإسرائيلي وذلك في يناير عام 1950م .

وباتخاذ مصر هذا الاجراء أدى إلى تقديم بريطانيا، احتجاج واستيضاح للحكومة المصرية حول ذلك الاجراء، فكان رد الحكومة المصرية أن جزيرتا تيران وصنافير يدخلان ضمن حدود الثلاثة اميال تجري للمياه الاقليمية المصرية، وكذلك دلت الوثائق البريطانية على دخول القوات المصرية جزية فرعون لإحكام الحصار المفروض على إسرائيل[7].

سارعت إسرائيل من جانبها في يناير عام 1950م، إلى حليفتها الولايات المتحدة الأمريكية لاستيضاح الموقف المصري من احتلال الجزيرتين وكان الرد المصري من خلال رسالة سلمها وزير الخارجية المصري إلى السفير الأمريكي في القاهرة بتاريخ 28يناير 1950م وجاء فيها أن اتجاهات إسرائيل تدل على تهديدها لجزيتي تيران وصنافير؛ لذا

اتخـذت مصـر ذلـك الاجـراء لتعزيز حقهـا وأي حق محتمل للمملكـة العربيـة السـعودية فيما يتعلق بالجزيرتين اللتين تحدد مركزهما الجغرافي على بعد ثلاثة أميال بحرية على الاقل من الشاطئ المصري وأربعة اميال تقريبا من جانب المملكة العربية السعودية، وقد تم ذلك لقطع خط الرجعة على أية محاولة للاعتداء على حقوق مصر[8] .

ومـن خـلال موقـف إسـرائيل وعـدم امتثالها لقرارات الأمـم المتحدة ومجلس الأمن ظهر ذلك أثناء الهدنة الأولى 29 مايو 1948م والتي اقرت بوقف العمليات الحربية المسلحة لمدة اربع اسابيع، وأيضا التعهد بعدم جلب محاربين إلى فلسطين والدول العربية السبع، واذا دخـل رجـال قادرون على حمل السـلاح التعهد بعدم تجنيدهم وعدم تدريبهم عسـكريا أثناء وقـف العمليـات الحربيـة[9] ، بالإضافة إلى وقف تزويد فلسـطين بالعتاد الحربي لفلسـطين من البلاد العربية، ورغم التزام وتتعهد الدول العربية بتنفيذ اتفاق الهدنة الأولى؛ إلا ان القوات الإسـرائيلية خرقـت احـكام الهدنـة بكافـة تفاصيلها وبنودهـا [10] ، واضافـة إلى ذلك ضربت إسـرائيل عـرض الحائـط بقـرار الأمم المتحدة رقـم 194م بتاريخ 11 ديسـمبر عام 1948م، والذي جاء فيه إذا رغب اللاجئين في العودة إلى ديارهم والعيش بسلام مع جيرانهم فيجب أن يسمح لهم بذلك في أول فرصة عملية [11]، كما يجب تعويض من لا يريد العودة عن أملاكه وعن اية خسارة أو اضرار لحقت بأملاكه وهي تعويض تنص مبادئ القانون الدولي أو العدالة على ان تدفعه الحكومات والسلطات المسؤولة[12].

جـاءت السياسـية الإسـرائيلية لفـرض حالـة من الأمـر الواقع، كونها تعتبر نفسـها دولـة فـوق القانـون ، ولا تكـترس لأي جهـود أمميـة أو اقليميـة لا تصـب في مصلحتها لإحلال السـلام في فلسـطين طالما لا يتناسـب وفق رؤيتها الرافضة لحق عودة اللاجئين وتنفيذ قرار التقسـيم واقامـة الدولـة الفلسـطينية بموجب قرارهـا 181 لعام 1947م[13] ؛ بـل أنها تمادت في تنفيـذ سياسـتها تلـك، في محاولات مضنيـة لخرق حرية الملاحة البحرية في قناة السـويس وذلك على أسـاس توقيع هدنة رودس في 24 فبراير 1949م كخطوة أولى لتحقيق السـلام في الشرق الأوسط ، وبدأت في محاولة منها باتخاذ عدة إجراءات لفرض ضمان حرية الملاحقة في قناة السويس.

لقد تغاضت مصر عن تشـغيل قناة السـويس تشـغيلاً تاماً، كي تسـتفيد من الدخل الـذي تمدهـا بـه وتفيـد العـالم بتهيئة العبـور الحر المفتـوح لـكل دول العالم، بـلا تمييزٍ وبلا تدخـل سياسـي ومـن الممكـن أيضـا توسـيع وتعميـق القناة لكـي تدر تلـك العملية ربحـاً أكثر علـى مصـر، كمـا أنـه مـن الممكن الإتفـاق على الرسـوم والتكاليف، الـتي تدفع لعبـور القناة وتنميتهـا وفي الامـكان أيضـا اللجـوء إلى تحكيـم غـير متحيـز في كل المنازعـات الـتي تنشـأ عـن القنـاة مبـدأ المناقشـات لا علـى أسـاس الخلافـات القانونيـة أو المعاهـدات القديمـة أو

التهديدات بالاعتبار ولكن على أساس الارباح باعتبار أن نسبة الدخل الصافي يستغل لصيانة القناة [14]، ورغم الأرباح التي تأتي لمصر من حرية الملاحة في قناة السويس إلا أنها ربطت عبور السفن إلى إسرائيل بقضية فلسطين، وقد اتجهت إسرائيل لكسر الحصار البحري عليها من خلال الضغط الدبلوماسي والعسكري، فكان الضغط الدبلوماسي من خلال مجلس الأمن فقد تقدمت إسرائيل شكوى إلى مجلس الأمن، تتهم فيها الحكومة المصرية بمخالفة أحكام القانون الدولي العام والإخلال بمعاهدة القسطنطينية 1888م ولشروط هدنة رودس 1949م، وعلى إثر ذلك تقدمت كل من فرنسا وبريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية في 15 أغسطس 1951م بمشروع قرار إلى مجلس الأمن يتألف من ثلاث نقاط وينص على أن تدخل مصر في مرور البضائع المتجهة إلى إسرائيل عبر قناة السويس ينافي الأهداف السلمية ولا يسمح بقيام سلم دائم في فلسطين، عدم تقديم تلك الإجراءات التي تتخذها مصر بأنها دفاع عن النفس، وعودة الحكومة المصرية وإلى رفع القيود المفروضة على التجارة والملاحة في قناة السويس بمقتضى معاهدة القسطنطينية 1888م، وقد أيد المشروع وفود البرازيل والإكوادور وهولندا وتركيا ويوغوسلافيا، وقد امتنع عن التصويت مندوبا الهند والصين [15] .

وكان ذلك أثناء تولي حزب الوفد رئاسة الحكومة في عام 1950م، وبتأييد من الملك فاروق تم اغلاق قناة السويس في وجه الملاحة وخاصة السفن المحملة بالبترول أو البضائع المهربة إلى إسرائيل وقد احتجت كلا من الولايات المتحدة وبريطانيا ودول الأخرى ضد ما اسموه التعدي الفاضح على الاتفاقية الدولية، إذ أن قناة السويس يجب أن تظل مفتوحة أثناء الحرب لكن مصر كانت شديدة الصلابة أمام هذا الاحتجاج[16].

واستناداً لما سبق استطاعت مصر تفنيد موقفها من إغلاق قناة السويس في وجه الملاحة البحرية الإسرائيلية أن اتفاقية الهدنة التي عقدت بين مصر وإسرائيل لم يشترك في توقيعها سوى القادة العسكريين من الجانب المصري، بالرغم من أن إسرائيل قد مثلت نفسها بدبلوماسيين وعسكريين، ففي كثير من الأحيان يشترك الدبلوماسيين في عقد اتفاقات الهدنة كما جرت بين إندونيسيا وهولندا عام 1948م وبين الهند والباكستان في العام نفسه، ولم تمثل الدول العربية نفسها بدبلوماسيين رغبة منها في اظهار أن الهدنة بينها وبين إسرائيل قد املتها اعتبارات عسكرية ، صرفة لأثر للسياسة فيها، كما جاء في نصوص الاتفاقيات ذاتها، ولذا سارعت إسرائيل فسجلت هذه الاتفاقية في 6 اكتوبر 1949م لدى الأمانة العامة لمنظمة الأمم المتحدة على بأنها اتفاقية حرب التعاقد بينها وبين مصر، وفقاً لأحكام ميثاق الأمم المتحدة لكي تضفي عليها صبغة شرعية وتعتبر ذلك اعترافا ضمنياً من جانب مصر بدولة إسرائيل [17].

وهنا لا ينبغي الخروج بشـروط الهدنة عن اطارها العسـكري المحض بالذي لا شـأن له بالتدابير السياسـية والاقتصادية، ولذلك لم تتردد اللجنة التابعة للأمم المتحدة في رفض شـكوى إسـرائيل، وذكـرت اللجنة في مضمـون قرارها أن الاعمال الـتي تنفذها مصر لا تكون إخـلالاً بالفقـرة الثانيـة مـن المـادة الأولى مـن شـروط الهدنة، لأنـه لم يقع مـن جانب مصر أي اعتـداء مسـلح حيـث لم تقـوم قوات برية أو جوية مصرية مسـلحة، غـير نظامية بأي عمل مـن اعمـال الحـرب ضد قوات حربية أو شـبه حربيـة أو مدنيين يسـكنون الاقليم الذي يهمين عليـه الطـرف الآخـر، وبناء على ذلك تثبت علـى وجه اليقين أن إجـراءات الزيارة والتفتيش ومصـادرة المهربـات الحربيـة الـتي اتخذتهـا مصـر لم تخـالف مبـادئ الهدنة بوجـه عام، ولا شروط هدنة رودس، وكذلك لم تخـالف احكام القانون الدولي العام، وهي تلك الأحكام التي تقطع بإباحة الاستمرار من اتخاذ تلك الإجراءات أثناء الهدنة [18] .

وبنـاء علـى ذلـك فـإن الدولـة تذكر في اتفاقية الهدنة كل مـا تريد أن تقيد به الدولة الاخـرى، فالقيـد الـذي لا ينـص عليه لا يمكـن ان يلتزم به الدولـة، وأن كل ما لا يمنعه اتفاق الهدنة يعد مباحاً عمله، ولهذا نص اتفاق الهدنة على الأعمال المحتوم على المتحاربين القيام بهـا خـلال الهدنـة، لأن كل فريـق من المتحاربين يسـتطيع ان يعمل من الأماكن التي يسـيطر عليهـا، خـلال الهدنـة جميع ما يحق له فعله أثنـاء السـلم، إلا مـا ينص عليه اتفاق الهدنة من قيود [19] .

واسـتناداً لما سـبق فإن الولايات المتحدة الأمريكية قد أصدرت تعليمات لقواتها عام 1940م حول قواعد الحرب البرية عن الاعمال المسـموح بها خلال الهدنة وأن كل شـيء عدا إيقـاف القتـال، يمكـن أن يفعـل خـلال الهدنـة مما لم ينص عليـه منعه بصرحـة، وقد حذت حذوهـا بريطانيـا في عـام 1958م، فالـذي يتعرض خلال الهدنة هو القتال من سـفك الدماء والتدمـير والتخريـب والقيـود الـتي يفرضها اتفاق الهدنـة، أما حالة الحرب فتبقى مسـتمرة مـن الناحيـة القانونيـة، فقـد كانـت مصـر تمارس حق فـرض القيـود على السـفن والبضائع الإسـرائيلية الـتي تجتـاز قنـاة السـويس، وطبقا للقرار الصـادر رقم 5 لسـنة 1948م، وجاء اتفاق الهدنة فلم يمنع علينا هذا الحق، لذا فمصر تقوم بعمل شـرعي، وفقاً لأحكام القانون الدولـي وإلا أن نـص اتفـاق الهدنة مع إسـرائيل منـع مصر من مزاولة هذا الحـق[20] ، وتأكيداً لذلـك صـرح إبراهيـم عبـد الهـادي رئيس مجلس الـوزراء المصري بـأن هذ الاتفـاق ليس له صبغة سياسية، بل تناول المسائل العسكرية البحتة ولم يتعرض عن قرب أو عن بعد لمستقبل فلسطين السياسي [21] .

وعلـى الرغـم مـن توقيـع إسـرائيل الهدنـة في فلسـطين؛ إلا أنها ارتكبـت العديد من المجازر ومارسـت القتل الممنهج ضد أهالي فلسـطين حتى في المناطق الخاضعة لرقابة القوات المسلحة المصريـة في قطـاع غـزة دون منتهكة كافة بنود التهدئة ففـي 30 مارس 1949 قتلت سـبعة مـن الفلسـطينيين في قريـة خزاعـة الواقعة على الحدود الشـرقية لقطاع غـزة، وأيضا في 9 أبريـل 1949م قتلت شـخص في قرية عبسـان ومثلوا بجثثهم، وقد طالـت عمليات القتل الحيوانـات شـرق قطـاع غـزة وأيضـا في قرية بني سـهيلة والمعين وبيت حانـون [22]، وكانت تلك سياسـة إسـرائيل للتعامل مع سـكان قرى قطاع غزة منذ توقيع الهدنة، وكانت تبتغي من وراء ذلك الضغط على الحكومة المصرية وإظهارها بالعجز في إدارة قطاع غزة .

وخـلال شـهر مايـو ويونيـه ويوليـه عـام 1953م أطلـق اليهـود النـار علـى موقع كوم أبـو معمـر بالقـرب من رفـح وكذلك خطفـوا وأطلقوا النار علـى بعض الرعـاة في منطقة دير البلـح، وبالإضافـة إلى ذلك حلقت طائرتين يهوديتـين بالقرب من المنطقة الحرة على طريقة رفح العودة وأيضا جنوب شـرق رفح، واسـتنادا على ذلك فقد تمادت القوات الإسـرائيلية في اعتداءاتها على منطقة العوجا الدولية مخالفة بذلك شروط الهدنة، مما مثل اعتداء مباشر على حدود مصر الشرقية [23].

ثمة اعتداء إسـرائيلي مسـلح آخر ضد القوات المصرية في قطاع غزة ما حدث ليلة 28فبراير عـام 1955م مـن اعتـداء منظـم نفذتها القـوات الإسـرائيلية على القوات المسـلحة المصريـة اسـفر عـن استشـهاد 36 رجـل مـن القوات المسـلحة المصريـة وجـرح 29 آخرين [24] ، وشـكل ذلـك تحـدي إسـرائيلي للـدول العربيـة والجامعـة العربية والمحـور الذي تـدور حوله السياسة العربية والاسلامية وأيضا تريد إلقاء درساً قاسياً على جيرانها المسالمين لمن تحدثه نفسـه بالتعرض لها فهذه الاعتداءات حلقة من سلسـلة هدفها زعزعة ثقة العرب في أنفسـهم وإرهابهم[25] وقد تحدث موشيه شاريت[26] ، في أعقاب الحادثة قائلاً" إذا كانت مصر مستعدة لإبقاء الحالة الحاضرة وما ينشـأ عن ذلك من خسـائر وأخطار أو الامتناع عن أي عمل من أعمال العداء والحرب وتنفيذ نصوص اتفاقية الهدنة والتقدم نحو الصلح[27]."

مما سـبق يتبين أن الاعتداءات الإسـرائيلية وخرق الهدنة بكافة السـبل ما هو إلا محاولة من قبل إسـرائيل ضد مصر لتخفيف وطأة الحصار المصري لإسـرائيل ومزيد من الضغط على مصر لعبور سـفنها قناة السـويس وخليج العقبة وهو ما سـوف يتم التعرض له لاحقاً.

أمـا حديـث إسـرائيل عـن حريـة الملاحـة في قنـاة السـويس، فقـد اعترفـت الحكومة البريطانيـة في عـام 1950م، بـأن مصر حينما تمنع وصول المواد الحربية إلى إسـرائيل فأنها

لا تفـرض قيـود على الملاحة في قناة السـويس، وفي نفس السـياق ذكر وكيـل وزارة الخارجية البريطانيـة في 19/4/1950م بقيـام هدنـة بـين مصـر وإسـرائيل وإنما هـي هدنـة فقط وقد استفاض في حديثـه عـن أن الحكومـة المصرية لم تفرض قيوداً على الملاحـة في القناة ولكنها ادعت بحق مراقبة مرور المواد الحربية المهربة عبر القناة تجاه إسرائيل [28].

ولذا فإن مصر تقتصر في ذلك على فرض رقابة ومن حدود سيادتها الإقليمية على السـفن التجاريـة القادمـة أو المتجهـة إلى بلـد نحن في حالـة حرب معه كما نصت الهدنة في الفقرة 3 من المادة 1 على حق كل فريق في تأمين سلامته والتحرر من مخافة عدوان القوات المسلحة للفريق الآخر يجب أن يحترم احتراما تاماً، لذلك فإن لجنة الهدنة المشتركة اتخذت قـرار في 12/6/1951م بأنـه ليـس لها الحق في أن تطلب مـن الحكومة المصرية ألا تقيد مرور البضائع المخصصة لإسـرائيل عن طريق قناة السـويس ، وترى اللجنة أن التفتيش في مداخل القناة لا تقوم به القوات المسلحة؛ ولذلك لا يعد مخالفة لنصوص الهدنة [29] .

ومما سـبق فقد أعلنت مصر عدة إجراءات لإحكام الحصار البحري على إسـرائيل ومنها ضبط أي سفينة تجارية حاولت المرور في المياه الإقليمية المصرية متجهة إلى إسرائيل، ولذا فقد أقرت بريطانيا بحق مصر في ممارسـة الرقابة على الملاحة عقب احتجاز السـفينة البريطانيـة" أمبايـر روش" لمخالفتهـا التعليمات وبناء على ذلك، اعترفت بريطانيا بأن تلك الإجـراءات الـتي تتخذهـا مصر في مضيق تـيران وخليج العقبة غير مخالـف لإحكام القانون الدولي [30] .

وإضافة إلى ذلك أحكمت مصر الحصار البحري في عام 1953م خاصة والمفاوضات بين إسرائيل والهند كانت قائمة لعقد اتفاقية تجارية بينهما واعتراف أثيوبيا اعترافاً كاملا بإسـرائيل، تقدمـت إسـرائيل بشـكوى إلى مجلس الأمن مطالبـة بفتح قناة السـويس و خليج العقبـة عـام 1954م وتصدى الاتحاد السـوفيتي للقرار باسـتخدام حـق الفيتو، ولم يظهر رد الفعل الإسـرائيلي على هذا الموقف وإلا في سـبتمبر عام 1955م حيث صرح بن جوريون بأنه إذا لم تتمكن الأمم المتحدة فتح مضيق تيران للملاحة بواسطة الأمم المتحدة فعلى إسرائيل أن تعول على نفسها لفتح الممر الدولي بالقوة[31] .

سـعت إسـرائيل أمـام صلابـة مصـر في إغلاق حرية الملاحـة إلى عرقلة مفاوضات اتفاقية الجلاء البريطانية عن مصر في عام 1954م حيث قام عملائها بتفجير قنابل حارقة في دور العرض السـينمائي التي يملكها بريطانيون وفي مكاتب مركز الاسـتعلامات الأمريكي بالقاهرة والإسـكندرية، وحين كشـفت مصر المؤامرة وقدمتهم للمحاكمة والحادث الآخر هو محاولة من إسـرائيل لإثارة موضوع السـماح للسفن الإسرائيلية بالمرور في قناة السويس أمام المفاوضين البريطانيين، لإمكانية اضافة نص تحت هذا المعنى من اتفاقية الجلاء ولذا لجأت

لسفينة شحن ترفع علم "كوستاريكا" كانت قد اجتازت القناة من أثينا وغيرت اسمها إلى " بات جاليم " ورفع عليها العلم الإسرائيلي وجعلتها تحاول المرور من المدخل الشمالي للقناة قرب بور سعيد، بتاريخ 28 سبتمبر 1951، ولما كانت مصر تعد نفسها في حالة حرب مع إسرائيل، اعتقلت في الحال القبطان وطاقم السفينة، وقد بعثت الخارجية لسفيرها في القاهرة لتشرح أبعاد اللعبة، وقد أشاد المستشار القانوني الإسرائيلي ببريطانيا أن تنضم للقوى المؤيدة لإسرائيل للوصل إلى حل حاسم حول حرية مرور السفن الإسرائيلية في قناة السويس، ورغم من مساعي إسرائيل الدؤوبة، إلا أنها لم تستطيع المرور كونه لم تحصل على نص في اتفاقية الجلاء يخدم سياستها، وسجل أيدن ان الاتفاقية قد حوت نقطة ضعف خطيرة، فحصر نحصرها وما زالت في حالة حرب مع إسرائيل، وقد وجه نقض للحكومة المصرية من مجلس العموم البريطاني اثناء مناقشة بنود الاتفاقية في 2 نوفمبر عام 1954م[32] .

ثمة محاولة أخرى لإسرائيل حيث أنها اتجهت إلى الولايات المتحدة الأمريكية لحثها على التدخل لضمان حرية الملاحة، بعد أن تيقنت أن اتفاقية الجلاء قد أزالت عائقاً أمام القوات البريطانية وقضى على وضع منطقة سيناء كحاجز بين مصر وإسرائيل بالإضافة إلى أن ورائه مصر للتسهيلات يزيد قوتها العسكرية إضافة إلى ان مصر تسلمت معونةٍ عسكرية من الولايات المتحدة وأن التسوية جاءت في الوقت الذي اصبحت مصر أكثر تهديداً لإسرائيل، إضافة إلى ذلك أن المعونة العسكرية الأمريكية المقترحة لمصر والإجراءات الأمريكية الأخرى دون اتخاذ اجراء مقابل مع إسرائيل، وبناء على ذلك طالبت إسرائيل الولايات المتحدة الأمريكية رفع القيود عن قناة السويس[33] .

ومن خلال ذلك فإن من أهم العوامل المؤثرة في توجه السياسة الأمريكية نحو مصر لحرصها على تسوية النزاع بين مصر وإسرائيل فقد تعرضت امريكا في نكسة الوساطة لذلك اتخذت الولايات المتحدة عدة إجراءات للضغط على مصر ومنها حرمان مصر من تراخيص السلاح وتعطيل مفاوضات السد العالي، وتعطيل الاستجابة لطلبات مصر من الحبوب وكل ذلك كان بمثابة تدابير عقابية لتأديب مصر، وعبد الناصر جراء رفضه لصلح مع إسرائيل وحربه في الملاحة الإسرائيلية في قناة السويس[34] .

إن حرية الملاحة في قناة السويس تكفله اتفاقية القسطنطينية الموقعة في 29/10/1888م، فقد أباحت للسفن من جميع الانواع التابعة للدول البحرية حرية المرور في القناة بأوقات السلام والحرب على السواء ، ونصت في المادة العاشرة منها على حق مصر اتخاذ الإجراءات التي تراها ضرورية لتضمن بها الدفاع عن نفسها وصيانة امنها، بالنسبة للملاحة في القناة، وأناطت بمصر بصفتها الدولة صاحبة الاقليم حق الدفاع عن حيادة القناة وسلامة المرور فيها [35] .

إن نظام تفتيش السفن في بور سعيد والسويس وضع في عام 1939م، عندما نشبت الحرب العالمية الثانية، وظل قائماً 1945م ، وكان الحلفاء أول من أيده وطالب به، فما تبرره الدول الكبرى لنفسها من خلال الحرب العالمية الثانية لا تستطيع حرمان مصر منها، في حالة الحرب القائمة بين مصر وإسرائيل ، وبالرغم ما نصت عليه الاتفاقية الفلسطينية بعدم القيام بأي اعمال حربية في القناة قامت كل من بريطانية وفرنسا بحرب هجومية على الإقليم المصري في القناة من 1956/31/10-7/11م، ومن هذا كله نرى ان اتفاقية القسطنطينية كانت تخرق باستمرار من قبل الدول التي عقدتها[36] .

وإحكاماً لحق مصر في السيادة على قناة السويس، قامت باحتجاز عدد من السفن التي تحمل مواد حربية، وأسلحة لإسرائيل منها السفينة الأمريكية " ألبيون" في 3 ديسمبر 1953م، والسفينة الإيطالية " ماريا أنطونيا" في يناير 1954م ، والسفينة البريطانية " أرجو بيك"، في 10 ابريل 1955م، وقد قاومتها السلطات المصرية بالقوة ومنعتها من اقتحام الخليج؛ لأنها كانت تحمل مهربات إلى إسرائيل، وأيضا السفينة البريطانية" أتشن" في 3 يوليه 1955م وقد استندت مصر في ذلك إلى أن حالة الحرب مع إسرائيل ما زالت قائمة [37] .

وبناء على قرار الرئيس جمال عبد الناصر تأميم قناة السويس من 26 يوليو عام 1956م أعرب ديفيد بن جوريون [38] عن خطورة تأميم شركة قناة السويس باعتبار التأميم يضع مصر في موقف متميز دولياً وعربياً واسلامياً وانه يجب العمل مع بريطانيا وفرنسا لإفساد نتائج التأميم، كما يتزامن ذلك مع قيام بريطانيا بالجلاء عن القواعد في قناة السويس في 18 يونيه عام 1956م وفقاً لاتفاقية الجلاء عام 1954م، ورأت إسرائيل أن حالة السلام بين الصهاينة والدول العربية وفقاً لاتفاقيات الهدنة لسنة 1949م لا تحقق الأهداف الصهيونية التوسعية في أرض فلسطين متآمرة مع فرنسا وبريطانيا بأن يقوم بدور رأس الحربة في العدوان الثلاثي على مصر ، واتفق بن جوريون مع جي موليه الفرنسي وايدن البريطاني بضرورة استخدام القوة ضد مصر دون الاعلان عن ذلك[39].

وعلى ذلك قامت إسرائيل بهجومها على مصر في 29 اكتوبر عام 1956 وفي اليوم الثاني وجهت انجلترا وفرنسا انذار إلى مصر وإسرائيل بالابتعاد عن قناة السويس عشرة اميال بحرية غرباً بالنسبة لمصر وشرقاً بالنسبة لإسرائيل ورفضت مصر الانذار وقامت بريطانيا وفرنسا بالعدوان الثلاثي على مصر[40] ، الذي استمر الثلاثي حتى تدخل الاتحاد السوفيتي ووجه انذار بالدخول في الحرب لجانب مصر في يوم 7 نوفمبر عام 1956م مما اضطر دول الاحتلال إلى الاذعان لهذا الانذار وقبلوا وقف اطلاق النار[41].

وفي أعقاب ذلك صدر قرار الأمم المتحدة رقم997 في نوفمبر عام 1956 م يدعو فرنسا والحكومة المتحدة للموافقة على وقف اطلاق النار وانسحاب إسرائيل إلى ما وراء خطوط الهدنة ، وقد وافق على هذا القرار 64 دولة واعترضت خمسة هي إسرائيل وفرنسا وأستراليا ونيوزيلندا من دول الكومنولث والمملكة المتحدة البريطانية[42] .

عقد مجلس الأمن عدة جلسات متوالية لبحث شكوى مصر ضد العدوان الإسرائيلي الفرنسي البريطاني على أراضيها، حيث بحث المجلس تلك الشكوى في المدة 1- 10 نوفمبر عام 1956م ، ففي جلسات مجلس الأمن بين يومي 1- 4 نوفمبر عام 1956م استنكرت مصر العدوان وايدها كثير من الدول العربية والغربية وفي مقدمتها الاتحاد السوفيتي ويوغوسلافيا والهند وسيلان والولايات المتحدة و الصين ، ومن الطبيعي ان تبرر إسرائيل عدوانها على أنه رد فعل للتصرفات المصرية بمنع إسرائيل من المرور بالقناة، وعلى أية حال استقر الأمر في مجلس الأمن بتواجد قوة تابعة للأمم المتحدة في منطقة النزاع للمساعدة في تنفيذ وقف اطلاق النار وانسحاب القوات المعتدية من الاراضي المصرية وعلى خطوط الهدنة بين مصر وإسرائيل[43].

هذا وقد عرضت المباحثات بين الأمين العام همرشولد ورئيس الجمهورية عبد الناصر ووزير خارجيتها محمود فوزي أن الحكومة المصرية تمارس حقوقها في السيادة في اية مسألة تتعلق بوجود قوة الطوارئ في مصر وبأداء اعمالها، سوف تسترشد بإخلاص بقبولها القرار الصادر في نوفمبر عام 1956م [44].

وتنحصر مهمة قوة الطوارئ في دخول الاراضي المصرية بموافقة الحكومة المصرية للقيام بمهمة المحافظة على الهدوء أثناء انسحاب القوات غير المصرية، ولكن يكون لها من الحقوق إلا ما هو ضروريا الحفاظ على الأحوال السلمية، وعلى هذا الأساس يمكن القول أن وظائفها تنظيم منطقة تمتد تقريبا من قناة السويس إلى خطوط الهدنة التي حددتها اتفاقية الهدنة بين مصر وإسرائيل [45] .

أخذت القوات الإسرائيلية في الانسحاب من شرق القناة، وقد اتسمت سياستها ازاء قطاع غزة باتجاهين أساسيين هما: الأول أحداث تغييرات اقتصادية ومالية وسياسية تتصل بالنظام الاداري الذي كان يخضع له سكان القطاع بالإضافة إلى محاولات ارهاب السكان والتأثير عليهم عن طريق المذابح الوحشية، وأيضا تدمير طرق الصحراء للتباطؤ في الانسحاب، وأيضا أحداث مذابح في خانيونس ورفح وغزة وتجريد قطاع غزة من كل روابط مع مصر[46].

وصرحت وزيرة الخارجية الإسرائيلية جولد مائير في مونتريال بكندا يوم 13 ديسمبر 1956م بأن غزة لم تكن على مدى التاريخ أرضاً مصرية، وعلى الأمم المتحدة ألا توافق على عودة الوضع فيها كما كان في السابق، لكي تعود المدافع المصرية إلى المواقع التي كانت تفرض الحصار في خليج ايلات، وحتى لا تكون غزة موقعا لعمليات الفدائيين ، كما أدلى بن جوريون في الكنيست يوم 19 ديسمبر 1956م بتصريح أكد فيه أن إسرائيل لن تسمح لمصر بالعودة إلى قطاع غزة بأي حال من الاحوال، بل وأعلن أن غزة جزءاً من إسرائيل[47].

بحثت الجمعية العامة مسألة الانسحاب الإسرائيلي من خليج العقبة وغزة ، فيما بين 19-17يناير عام 1957م، ورفضت إسرائيل وايدها مندوب فرنسا، وطالب المندوب الانجليزي بتدويل خليج العقبة لضمان الملاحة الإسرائيلية، وأن يوضع قطاع غزة تحت اشراف وإدارة دولية، وهو ما رفضته مصر بل وهددت يوغوسلافيا والهند وإندونيسيا بسحب قواتها من قوات الطوارئ، إذا لم تنسحب إسرائيل من غزة ، وشرم الشيخ وجزيرتي تيران وصنافير تنفيذاً لقرارات الأمم المتحدة [48] ، واتفقت الكتل الأسيوية والافريقية، ومعارضة اي خطوة ترمي إلى تدويل غزة والعقبة باعتبار ان مصر صاحبة السيادة عليهما ورفضت مصر اي محاولة لتدويل قطاع غزة وأكد جمال عبد الناصر في 24 يناير 1957م أن أي محاولة من الدول العربية بتدويل منطقة غزة وخليج العقبة ستؤدي إلى متاعب جديدة وهو ما أكد داج همرشلد في تقريره لهيئة الأمم المتحدة بان الأمم المتحدة ليس لها الحق أن تمنح إسرائيل إدارة قطاع غزة ولو مبدئياً وأكد أن مصر صاحبة الشأن في هذا الأمر[49] .

وبالرغم من ذلك فقد أوضحت إسرائيل في 23 يناير 1957م في خطاب بن جوريون في الكنيست حرصها على أن يؤدي انسحابها من مصر على تقوية احتمال ووقوع اعمال عدائية ضدها أما الانسحاب من شرم الشيخ فكان لا بد أن يقترن بالتدابير مقابل لحرية الملاحة في مضين تيران وخليج العقبة اما عن قطاع غزة فقد ذكرت إسرائيل انه نظراً للموقف السائد فيه منذ عام 1948م فأنها تقترح ان تواصل إسرائيل بمواصلة الإدارة وظروف الأمن ويقوم البوليس الإسرائيلي بهذه المهمة وهو ما لم يكن خطة إسرائيلية تنطوي على دخول قوة الطوارئ على قطاع غزة وقد بدأت إسرائيل استعداداتها للبحث مع الأمم المتحدة لإيجاد علاقة ملائمة بينها بالنسبة لقطاع غزة [50] .

ووجه ايزنهاور بإيحاء من دالاس خطابا لبن جوريون يطالب منه الامتثال لقرار الأمم المتحدة في يناير 1956م بالانسحاب وان تأخر في تنفيذ هذا القرار يؤدي لاستمرار التوتر في الشرق الادنى [51] .

وتقدمت إسرائيل بمذكرة إلى الأمم المتحدة تطالب بوجوب تنفيذ قرار مجلس الأمن الصادر في أول سبتمبر 1951م الذي يقضي برفع الحصار البحري عن إسرائيل بل بدأت استعدادها لتوقيع البرتوكول لأنهاء الحرب مع مصر وانه لحين اتمام هذه التسوية فيجب ان تحل قوات الطوارئ محل القوات الإسرائيلية في خليج العقبة لضمان حرية الملاحة الإسرائيلية وان تكون إدارة مدنية لقطاع غزة تحت اشراف الأمم المتحدة [52] .

وقد اصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرار 2 فبراير 1957م تأسفت فيه لعدم التزام إسرائيل بالنسبة لطلبات الجمعية العامة واتمام انسحابها إلى ما وراء خطوط الهدنة كما تدعي إسرائيل إلى ان اتمام انسحابها بدون أي تأخير واثناء ذلك تقدم مندوب كندا باقتراحات ضمنت ما يلي:

1- تعهد قاطع من جانب مصر وإسرائيل بمراعاة اتفاقية الهدنة بما في ذلك سحب قواتها من منطقة العوجة المجردة من السلاح

2- مرابطة قوة الطوارئ التابعة للأمم المتحدة على خط الهدنة وتوليها اعمال هيئة مراقبة الهدنة هناك

3- لا يجوز ان يعرقل المرور البريء في مضيق تيران اي عائق فيه ، وترابط قوة الطوارئ الدولية في منطقة شرم الشيخ بعد انسحاب إسرائيل

وإجمالاً فقد طورت المناقشات بالأمم المتحدة السابقة المشروع الكندي واتفق الجميع عليه ، بامتثال إسرائيل لقرارات الأمم المتحدة وانتهى الأمر بموافقة على المشروعي القرار الأول يطالب انسحاب إسرائيل من الاراضي المصرية بالرجوع إلى ما وراء خط الهدنة لعام 1949م والثاني يقضي بتكليف السكرتير العام للأمم المتحدة بالإشراف على اخراج إسرائيل من قطاع غزة ومرابطة قوة الطوارئ الدولية على طول خط الهدنة وارسال وحدات من هذه القوة إلى خليج العقبة وتمت الموافقة على المشروعين في 2 يناير 1957م وبعد صدور قرار الأمم المتحدة اجتمع مجلس الوزراء الإسرائيلي واتخذ قرار ببقاء القوات الإسرائيلية في قطاع غزة وخليج العقبة ومعللاً بعدم حصول إسرائيل على ضمان ما لوقف العمل بحق الدول المحاربة بالنسبة لمصر وحصار إسرائيل عن هذا الطريق والالتزام بقرار رفض الانسحاب من خليج العقبة دون ضمان حرية الملاحة ، وعدم إعادة قطاع غزة للإدارة المصرية [53]، واستمرت القضية بين اخذ ورد في الجمعية العامة للأمم المتحدة، وفي جلسة أول مارس 1957م أكدت جولد مائير في بيانها موافقة إسرائيل على الانسحاب من خليج العقبة ومضائق تيران ، وتوافق على ارسال قوات الطوارئ إلى هذه المناطق ، مع التأكيد على حرية الملاحة أما بالنسبة لقطاع غزة، فأشارت جولد مائير على ضرورة وجودة إدارة مؤقتة تكون تابعة للأمم المتحدة ، بعد الانسحاب الإسرائيلي، وألا تعود مصر لاستخدامه في نشاطها العسكري ضد إسرائيل،

واقترحت عقد اجتماع بين الجنرال بيرنز ورئيس هيئة أركان حرب الجيش الإسرائيلي، لعمل الترتيبات لتسلم قوات الطوارئ قطاع غزة وخليج العقبة، ولم يبدأ تنفيذ الانسحاب إلا بعد مصادقة الكنيست في 4 مارس 1957م [54]، وذلك ما يوضح إلى أي مدى التعنت الإسرائيلي من الانسحاب في غزة .

ولكن من ناحية أخرى فقط أسقطت إسرائيل الحظري المصري على الملاحة الإسرائيلية في خليج العقبة، كما أن وجود قوات الطوارئ على خط الهدنة كان حائلاً بدرجة كبيرة لمنع العمليات الفدائية ضدها، كحل وسط لتطورات الموقف بين مصر وإسرائيل[55].

الخاتمة

نخلص من خلال عرض هذا الدراسة عن موقف إسرائيل من حرية الملاحة في قناة السويس 1957-1949م ان إسرائيل اعتبرت توقيعها هدنة رودس في 24 فبراير 1949م مع أربعة دول عربية مصر والاردن والعراق وسوريا بأن أصبح لها الحق في فعل ما ترأى لها من استخدام حق الدولة المجاورة ومرورها البرى في قناة السويس، ولذا فقد تناست حق الشعب الفلسطيني والفظائع التي ارتكبت بحقه، وان حرب عام 1948م قامت من اجل هذا الشعب المكلوم، واخذت تسعى لتقوية جيشها واقتصادها وعدم امتثالها لقرارات الأمم المتحدة الخاصة اللاجئين الفلسطيني وكذلك قرار التقسيم الصادر في 29 نوفمبر عام 1947م، بإقامة دولة فلسطينية، وعلى هذا الأساس انطلقت مصر بوازع من عروبتها واسلامها إلى حصار إسرائيل من خلال منع دخول البضائع والأسلحة والمواد الحربية إلى الكيان الإسرائيلي .

على أية حال فقد استخدمت مصر حقها في الدفاع عن اراضيها وتكبدت مصر من خلال ذلك الكثير من الصعاب حتى انتهى الحال بالعدوان الثلاثي الغادر على مصر في 29 اكتوبر عام 1956م من قبل إسرائيل وبريطانيا وفرنسا ، وقد انتهى هذا العدوان بأقسى النتائج فظاعة وهي حرية إسرائيل الملاحة في خليج العقبة، وهكذا الصراع العربي الإسرائيلي من محاولاته العديدة يخسر العرب وتربح إسرائيل وتحقق المكاسب تلو الأخرى.

الهوامش:

1 سلمان أبو ستة: حق العودة ، مركز عبد الله الحوراني، 2002، ص9
2 صلاح الدين سيد سلامة، مصر وحرب فلسطين، 1948م، رسالة ماجستير ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس، ص48، 49
3 المرجع السابق، ص50
4 جامعة الدول العربية ، الإدارة العامة لشئون فلسطين ، الوثائق الرئيسية في قضية فلسطين، المجموعة الثانية 1950-1947م ، ص496، مطبعة اطلس، التوفيقية، القاهرة، 1974،
5 وزارة الارشاد القومي، الهيئة العامة للاستعلامات، ملف وثائق فلسطين، ج2، 1969-1950م، القاهرة، 1990، ص 1233
6 عبد العظيم رمضان العلاقات المصرية الاسرائيلية 1979-1948م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1992م، ص22
7 المرجع السابق، ص23
8 المرجع السابق، ص-24 25
9 ناهض زقوت: قضية اللاجئين الفلسطينيين وقرارات الأمم المتحدة، دراسة تحليلية توثيقية، جمعية منتدى التواصل ضمن مشروع حق العودة للاجئين، غزة، 2011.ص45.
10 جامعة الدولة العربية ملف وثائق فلسطين، مصدر سابق، ص157، 166
11 أمنة غنيم قراءة في قرار الأمم المتحدة رقم 194 وعلاقته بمعنى العودة، أوراق عمل مؤتمر حق العودة، ص 34
12 الارشيف السري لوزارة الخارجية ، محفظة رقم 791،ملف رقم 5 بعنوان ، إغاثة لاجئ فلسطين، قرارات الأمم المتحدة بشأن اللاجئين قرار رقم 194/1948م
13 وليد الحمامي: حق العودة بين القرارات العربية ، جمعية منتدى التواص مشروع حق العودة للاجئين – سنعود ،فلسطين، 2010م، ص17
14 وزارة الارشاد القومي، الهيئة العامة للاستعلامات، ملف وثائق فلسطين، ج2، -1950 1969م، القاهرة، 1990، ص 1233
15 محمود عبد الحي الديب، غزة وقطاعها تحت الإدارة المصرية، 1949م 1956-م، رسالة ماجستير غير منشورة 2010م، كلية الاداب ، جامعة دمنهور، ص193.
16 MacDonald Jama ,Mission Israel.1948-1951,Nicior.GOLAN3 itn. londan.1951p.209
17 مأمون الحموي، الهدنة وحقوق الجمهورية العربية المتحدة، كطرف محارب في نظر القانون الدولي، دون ناشر، ص8
18 مصطفى الحفناوي، قناة السويس من مشكلاتها المعاصرة ، ج3، حرية الملاحة في قناة السويس، مكتبة الاسرة ، القاهرة،2015، ص421
19 مأمون الحموي، مرجع سابق، ص928
20 مأمون الحموي، مرجع سابق
21 صوت الأمة، القاهرة، 25 فبراير 1949م، ص1
22 الأرشيف السري لزارة الخارجية المغربية ، محفظة رقم 970، ملف رقم 140/48/10، البعثة

الدولية للاجئين ومشاكلهم في فلسطين
23 الارشيف الاسري لوزارة الخارجية، محفظة رقم 724، ملف رقم 2 الهدنة في فلسطين
24 الارشيف السري لوزارة لخارجية المصرية، محفظة رقم 727، رقم 1، الاعتداء الاسرائيلي على القوات المصرية بقطاع غزة 28 فبراير 1955م
25 الأرشيف السري لوزارة الخارجية المصرية، محفظة رقم 1468، ملف رقم 3، مشكلة فلسطين الحلول المقترحة (بيان مستر دالاس)
26 موشيه شاريت أو شرتوك: صهيوني أوكراني هاجر إلي فلسطين عام 1906م، واصبح من قادة الحركة العمالية الصهيونية، ترأس الدائرة السياسية في الوكالة اليهودية عين اول وزير خارجية إسرائيلي بعد قيام الدولة، جوني منصور: معجم الأعلام والمصطلحات الصهيونية والإسرائيلية، ط1، مدار، رام الله، 2009م،ص277.
27 الجمهورية، ع44824447، 3، 4 مارس 1955م : شاريت يستفذ مصر والعرب
28 مأمون الحموي: المرجع السابق، ص33
29 مأمون الحموي: المرجع السابق، ص34
30 محمد نصر مهنا: مشكلة فلسطين أمام الرأي العام العإلي 1945م1947-م، كلية التجارة ، جامعة أسيوط، 1979، ص342
31 محمد نصر مهنا، مرجع سابق، ص 342، 343
32 لطيفة محمد سالم، أزمة السويس عام 1957-1954م، جذور وأحداث ونتائج، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2006م، ص113، 114، 115
33 رضا أحمد شحاتة، تطور السياسة الأمريكية نحو مصر بين الحربين، القاهرة ، 1993م، ص450، ص452
34 رضا أحمد شحاته ، المرجع السابق ، ص482
35 مأمون الحموي، المرجع السابق، ص36، 37
36 مأمون الحموي، المرجع السابق، ص37، 42، 43
37 مصطفى الحفناوي، مرجع سابق، ص-466 467
38 دافيد بن جوريون1973-1886م: زعيم صهيوني ولد في بولندا، هاجر إلي فلسطين عام 1906م، درس القانون في استنبول، ساهم في تكوين الفيلق اليهودي في الجيش البريطاني ثم عاد إلي فلسطين عام 1918م رئيساً للبعثة الصهيونية، عبد الوهاب الكيإلي: موسوعة السياسة، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ط2، 1989م. 1، ص ص573، 574.
39 طه الغزنواني، خبايا واسرار التطرف الصهيوني، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة 1982، ص104، 105
40 هدى جمال عبد الناصر، تأميم قناة السويس والعدوان الثلاثي على مصر الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة 2015، ص311
41 محمد حسنين هيكل، ملفات قناة السويس، دار الشروق، القاهرة ، 2004، ص643
42 Sami musalla op.cit.p.32
43 صبحي ياسين، مرجع سابق، ص186
44 محمود الديب، مرجع سابق، ص255
45 الأمم المتحدة ، مرجع سابق، انشاء قوات الطوارئ الدولية، ص32

46 محمود الديب: مرجع سابق، ص256
47 محمود الديب: مرجع سابق، ص257
48 لطيفة سالم: مرجع سابق، ص-324 327؛ الاهرام عدد25623، 29 يناير 1956م ، ص1
49 الجمهورية، ع 1138، 1فبراير 1957م ص1
50 الجمهورية، ع 1126، 20 يناير1957 ص1، ع 1131، 25 يناير 1957م، ص1
51 الجمهورية، ع 1132، 26 يناير، 1957م ص1
52 الأمم المتحدة، وثائق الجمعية العامة، مصدر سابق، ص54، محمود فوزي : مرجع سابق، ص119
53 لطيفة محمد سالم، مرجع سابق، ص329، 341
54 لطيفة محمد سالم، مرجع سابق، ص331، 332؛ الاهرام ، ع 25629، 4 فبراير1957م، ص1 25669، 16 مارس 1957م، ص1

رابعاً:
الموقف الدولي من التأميم

الموقــف الدولي الغربى من الإجراءات المصرية تجاه عبور السفن الإســرائيلية فى قناة السويس

(1954 -1966)

د. خالد مكرم فوزى
أستاذ التاريخ المساعد- كلية الآداب-
جامعة بنى سويف

مقدمة

في أعقاب اندلاع حرب عام 1948 بين الدول العربية والكيان الصيهونى، أصدرت الحكومة المصرية تشريعات تنظم مسألة تفتيش السفن والطائرات فى موانيها الجوية والبحرية ومياهها الإقليمية بما فى ذلك قناة السويس، وضبط الغنائم المتعلقة بهذه الحرب ومصادرتها. وفى ضوء ذلك صدر الأمرين العسكريين الأول رقم 5 لسنة 1948، والثاني رقم 18 لسنة 1948 اللذين تضمنا أوامر إلى القوات البحرية المصرية بتفتيش كل سفينة تعبر قناة السويس، أو ترسو بميناء مصري (الإسكندرية - بورسعيد - السويس) بهدف منع البضائع المهربة أن تصل إلى إسرائيل. ومصادرة المواد الحربية والبضائع الأخرى التي توجد أثناء التفتيش والمعدة لأشخاص أو شركات في إسرائيل [1]. وعقب ذلك بأسابيع قليلة أنشئت محكمة للغنائم بالإسكندرية[2]، كما صدر مرسوم فى السادس من فبراير1950 يحدد المهربات الحربية التى يجوز ضبطها ومصادراتها. وتشمل الأسلحة، الذخائر، المواد الكيمائية، الوقود بمختلف أنواعه، المراكب، الطائرات وقطع غيارها، الجرارات، السيارات، النقود، السبائك الذهبية، والأوراق المالية.وعهد هذا المرسوم بإجراءات الضبط إلى مندوبى مصلحة الجمارك بأن يطلعوا على قوائم شحن السفن ويتحققوا من صفة البضائع بأنها ليست مرسلة بطريق مباشر أو غير مباشر إلى إسرائيل[3] .

وفى نوفمبر عام 1953 وسعت مصر الحظر ليشمل السفن الإسرائيلية، وكذلك البضائع الإسـرائيلية المحملة على متن سـفن ترفع أعلام دول أجنبية سـواء كانت متجه أو قادمة من إسرائيل[4].

مارسـت مصـر سـيادتها علـى ممرهـا الملاحى " قنـاة السـويس" بكل قوة وحـزم خلال الفـترة مـن عـام 1966-1954، حيـث أنهـا اسـتوقفت العديـد من السـفن الأجنبيـة عامة، والإسـرائيلية خاصـة فى محاولـة منها لتضييق الخناق عليها باعتبارهـا أنها فى حالة حرب مـع مصـر منـذ عام 1948،وذلـك من خلال اتخـاذ موقف حاسـم بتفتيش واحتجاز السـفن والبضائع الإسرائيلية المارة بالقناة[5]. وسوف تدور محاور هذا البحث حول النقاط الآتية:

أولا- السفن الإسرائيلية التي احتجزتها مصر 1966-1954.

ثانيًا- الموقف الدولي الغربى من مسألة الملاحة والمرور في القناة.

أولًا- السفن الإسرائيلية التي احتجزتها مصر 1966-1954

استمرت الحكومة المصرية فى إجراءاتها تجاه السفن المارة فى قناة السويس وخاصة الإسرائيلية منها، وفقًا للأمرين العسكريين الصادرين عام1948، وكذلك المنشورين الصادرين الأول رقم 8 لسنة 1952[6]، والثانى رقم 3 لسنة 1954 اللذين وجهتهما مصلحة الموانئ المصرية لشركات الملاحة البحرية بضرورة مراعاة إتباع القانون الدولى الذى يحتم على جميع السفن والبواخر احترام أوامر وتعليمات السلطات المحلية وتنفيذها طالما أنها فى المياه الإقليمية للدولة المصرية، وضرورة الالتفات إلى الإشارات الصادرة من المحطة البحرية المصرية الموجودة شرق مضيق تيران[7].

ولقد مرت مسألة احتجاز وتفتيش السفن الإسرائيلية من قبل الجانب المصرى خلال الفترة الزمنية 1954- 1966 بثلاث مراحل وكانت على النحو الآتى:-

1. السفن الإسرائيلية المحتجزة 1956-1954

تم تفتيش واحتجاز العديد من السفن سواء كانت إسرائيلية الجنسية، أو سفن محايدة لها علاقة بإسرائيل، أو تحمل بضائع على متنها إلى إسرائيل، خلال الفترة من عام 1954 -1956[8]، ومن أهم هذه السفن ما يلي:

أ ــ السفينة بات جاليم "Bat Galim"

وصلت هذه السفينة إلى السويس يوم الثامن والعشرين من سبتمبر عام 1954، وكانت ترفع العلم الإسرائيلي، وتحمل على متنها شحنة من الجلود واللحوم المحفوظة في طريقها من ميناء مصوع إلى حيفا. لكن السلطات المصرية قامت باحتجاز السفينة وطاقمها بتهمة إطلاق النار على زورقين مصريين للصيد من قبل إسرائيل[9]. ونتج عن ذلك مقتل اثنين من الصيادين المصريين وهما محمد حميد، وعبد العزيز صبري وغرق زورق وجنوح الثاني في المياه الإقليمية المصرية وبالتحديد في منطقة خليج السويس[10].

بررت الحكومة المصرية من جانبها هذا الإجراء أنه جاء وفقًا لاتفاقية مبرمة بين مصر وإسرائيل من خلال لجنة الهدنة المشتركة يوم الثانى والعشرين من يوليو عام1953 والتي تنص على "أن لكل من الطرفين الحق في مصادرة أي سفينة تابعة للطرف الآخر بشحنتها إذ ما دخلت المياه الإقليمية التابعة له، إذ لم يكن هناك عذر قهري لذلك"[11].

ب- الباخرة بانجيا "Bangia"

دخلـت هـذه الباخـرة ميناء بورسعيد في السـادس مـن يونيو عـام 1956، وهـي يونانية الجنسية قادمة من ميناء حيفا في طريقها إلى ميناء إيلاتالإسرائيلى، وعلى متنها خمسمائة طن من الأسمنت بعلامات إحدى الشـركات الإسـرائيلية. وصدرت التعليمات من السـلطات المصرية في السابع منيونيو عام 1956 باحتجاز الباخرة، لحين صدور تعليمات أخرى. وصرح قبطان السفينة بأنهوصل إليه فىنفس اليوم رد من أصحاب الشركة اليونانية، والذي يسألون فيـه عمـا مـدى إمكانية أن تقوم السـلطات المصريـة ببيع الأسمنت حتى تأخذ الشـركة حقها مـن ثمـن البيـع لكـن إدارة الجمارك المصريـة رفضت ذلك. وفي العاشـر من يونيو عام1956 طلـب طاقم الباخرة من السـلطات المصرية السـماح بتموين الباخـرة لنفاذ تموينها، ووافقت السلطات المصرية على ذلك [12].

وفي التاسع عشر من يونيو عام 1956 سمحت السلطات المصرية لقبطان الباخرة بالمرور في القنـاة مـع توجيـه النظـر إلى عـدم دخـول خليـج العقبـة، وأن السـلطات المصرية سـتقدم التمويـن الـلازم للباخـرة لحين وصولهـا لأقرب ميناء. لكن الباخرة لم تغادر ميناء بورسـعيد لأن الشـركة الإسـرائيلية صاحبة الأسمنت طلبت من أصحابها باليونان ذلك، وإلا فلن تدفع لها استحقاقاتها، وعلى الرغم من ذلك استمرت السلطات المصرية في تموين الباخرة [13].

وفي الثالـث عشـر مـن أغسـطس 1956 حضـر إلى مصلحـة الجمـارك قبطـان الباخـرة بانجيـا ومعه وكيل الباخرة الملاحي ببورسـعيد، وأخـذ منها إقرار كتابي هو في الواقع محضر مكتـب المجهـود الحربـي بمصلحة الجمارك بالإسـكندرية جاء فيه: "أن السـلطات المصرية لم تمنع الباخرة من المرور في قناة السويس، بل قدمت التموين اللازم لها، وأن السبب في بقائها في بورسعيد هو تعليمات شركة الأسمنت بتل أبيب المؤجرة للمركب والمرسلة إلى القبطان عن طريق أصحاب المركب باليونان كما أخذ تسجيل صوتي لهذا الاعتراف".

تلقى قبطان الباخرة في السادس من سبتمبر عام 1956 من أصحاب السفينة باليونان برقية تفيدالسـفر من بورسـعيد إلى حيفا بناء على رغبة شـركة الاسمنت بتل أبيب المؤجرة للباخرة، وغادرت الباخرة ميناء بورسعيد في الثامن من سبتمبر عام 1956 [14].

وعلـى الرغـم مـن أن الجانـب الإسـرائيلي هـو المسئول الأول عـن فـترة توقـف الباخرة بانجيا في ميناء بورسـعيد، لكنه حاول أن يحمل المسـئولية للسـلطة المصرية من خلال نشـره دعائية قام الكيان الصهيوني بتوزيعها على كثير من سفارات دول العالم يدعي فيها أن مصر تضـع العراقيـل أمام حرية الملاحـة في القناة، وأن الحكومة المصرية بالاشـتراك مع حكومات

بعض الدول العربية توقع العقوبات على السفن والبواخر التي تتجه من وإلى إسرائيل، وأن هناك قائمة سوداء سارية المفعول تتضمن أسماء تلك السفن التي تخضع لتفتيش السلطات المصرية عند مرورها بالقناة، ولا تعطي لهذه السفن أية تسهيلات في الموانئ مثل الإصلاحات أو التموين بمياه عذبة أو الحصول على الوقود.

ويبدو أن هدف هذه الحملة الدعائية هي محاولة إقناع الرأي العام العالمي أنه إذا تحكمت مصر بمفردها في حرية الملاحة بالقناة فقد يصيب أية دولة في المستقبل مما أصاب إسرائيل في الماضي وما يصيبها في الحاضر من تدخل مصر في مرور تجارتها عبر القناة [15].

ردت مصر من جانبها على تلك الادعاءات بأن حرية الملاحة في قناة السويس تكفلها اتفاقيات دولية ومصر ملتزمة بذلك أمام الرأي العام العالمي [16]، كما أن السلطات المصرية سمحت للباخرة بانجيا بالمرور في القناة في طريقها من حيفا إلى الجنوب ولكن مستأجري الباخرة في إسرائيل منعوا قبطان الباخرة من الاتجاه جنوبًا، ومنذ أن دخلت الباخرة المياه الإقليمية المصرية من 7 يونيو إلى 8 سبتمبر 1956 قدمت السلطات المصرية كافة المساعدات والتموين اللازم لها [17].

2. السفن الإسرائيلية التي احتجزتها مصر 1960-1959

فى أعقاب انتهاء مرحلة التفاهم الضمنى بين الجانبين المصرى والإسرائيلى. قامت السلطات المصرية بتشديد إجراءاتها تجاه السفن والبضائع الإسرائيلية المارة عبر قناة السويس خلال الفترة 1960-1959،حيث تم احتجاز العديد من السفن الإسرائيلية خلال تلك الفترة وأهمهما ما يلى:

أ ـ السفينة كابتن مانوليس "Captain Manolis"

وصلت هذه السفينة لميناء بورسعيد في السادس والعشرين من فبراير عام 1959 قادمة من حيفا رافعة علم ليبريا متجهة إلى كولومبيا محملة بشحنة من الاسمنت والبوتاسيوم وبعض البضائع المعلبة، وهذه السفينة تابعة لأحد الشركات الإسرائيلية بموجب عقد وهى شركة زيم وكانت الشحنة مسجلة في فواتير بدون ذكر وجهتها.فقامت السلطات المصرية باحتجازها، وتقدمت إسرائيل على الفور بمذكرة إلى أمانة الأمم المتحدة، وطالبت بتدخل كل من ليبريا والولايات المتحدة لحل هذه المسألة [18].

أعلنت الحكومة المصرية من جانبها أن هذه السفينة إسرائيلية، كما أنها دخلت المياه الإقليمية المصرية، لذلك تم احتجازها وتفريغ حمولة السفينة قبل أن تغادر ميناء بورسعيد في الثاني عشر من مارس عام 1959.

وجـاء حكـم محكمـة الغنائم في مصر "بأنه على الرغم من أن السـفينة كانت ترفع علمًا لدولة محايدة إلا أن السـفينة بسـبب وجود تعاقد بينها وبين شـركة إسـرائيلية فحُسـبت على الكيان الإسرائيلى المعادي" [19].

ب ـ السفينة لي لوت"Lea Lott"

هذه السفينة مملوكة لشركة لي آدمز "Lee Adams" الواقعة في هامبورج "Hamburg"، وقـد وصلـت إلـى مينـاء بورسـعيد في الثالث عشـر من مارس عـام 1959 رافعة العلم الخاص بجمهوريـة ألمانيـا الاتحاديـة متجهـة مـن حيفـا إلـى الشـرق الأقصـى بحمولة مـن الاسمنت والكلوريـد والمـواد الغذائيـة [20]، وهـي تابعة لشـركة جولـد سـتار"Gold star" الواقعة في هونج كونج "Hang Kang" بموجب عقد. وكان ممثل هذه الشركة في حيفا هو شركة زيم إسرائيل للملاحة "Zim Israel Navigation"، وتم إرسال الشحنة إلى وكلاء الشركة ميدي تيرنياناي جنيـز"MediterraneanAgencies" عـبر الموانـئ المختلفة التي سـتعرج عليها السـفينة، وتم مصادرة الشحنة وفقًا لحكم محكمة الغنائم المصرية. التي رأت أن عملية التوقيف والمصادرة منطقية حيث أن أية سفينة تبحر أو تعمل لصالح العدو تفقد حيادها ويجب مصادرتها. ولقد بنت محكمة الغنائم حكمها الصادر بشأن قضية السفينة لي لوت بناء على مايلى:

- أن اتفاقيـة الهدنـة الموقعـة في رودس "Rhodes" عـام 1949 وضعـت حدًا لأعمال العنـف ولكـن ليـس لحالـة الحرب، وبالتالـي فإن أفعـال الجمهورية العربيـة المتحدة مبررة فيما يتعلق بتصرفها كدولة في حالة حرب مع إسرائيل.
- أكـد ميثـاق عـام 1888 علـى حرية مرور السـفن كافـة، ولكنه اعـترف أيضًا بحق القوى الإقليمية "ذات السـيادة على المنطقة" باتخاذ الخطوات التي تراها ضرورية للدفاع عن نفسـها الحفاظ على النظام العام، وبهذا تكون الإجراءات التي اتخذتها الجمهورية العربية المتحدة لا تخرق الشروط السابق ذكرها.
- أية سفينة محايدة تضع نفسها تحت السيادة الإسرائيلية "بعقد مثلًا" تفقد ميزتها كسفينة محايدة.
- البضائع ذات الطبيعة المعادية، وكأن تكون مصنعة في إسـرائيل مثلًا، تكون عرضة للمصـادرة بغـض النظر عن ملكيتها وقت مصادرتها. وبالإضافة لهذا إذا تم تحرير فاتورة لطلب بضاعة ما فإنه سوف يتم اعتبار الشحنة تخص إسرائيل، لأن المرسل الواقع في منطقة العدو لا يزال مالك الشحنة ولديه السلطة وحق التصرف فيها [21].

وأرسل همرشولد الأمين العام للأمم المتحدة رالف بانش السكرتير المساعد للأمم المتحدة إلى القاهرة فىالعشرين من أبريل عام 1959، والتقى وزير الخارجية المصرى محمد فوزى، لكن مصر لم تغير من إجراءاتها تجاه السفن والبضائع المارة بقناة السويس. وفى مايوعام 1959التقى همرشولد ونائبه بانش بوزير الخارجية محمد فوزى فى سويسرا، ومن جانبه أوضح فوزى أن احتجاز السلطات المصرية للسفينتين كابتن مانوليس ولى لوت جاء نظير مخالفة إسرائيل تعهداته فيما يخص مرور البضائع على متن سفن دول أجنبية وليست إسرائيلية فيما يعرف بالتفاهم الضمنى 1958-1957 بين الجانبين [22].وهكذا فإن مصر لم تسمح للبضائع المحمولة على سفن خاضعة للسيطرة الإسرائيلية بموجب عقود بالمرور في قناة السويس، وأن هذه البضائع الإسرائيلية من الممكن مصادرتها حتى إذا كانت محمولة على متن سفن محايدة [23].

جـ - السفينة أنج توفت "Inge Toft"

وصلت هذه السفينة في الحادى والعشرين من مايو عام 1959 ميناء بورسعيد قادمة من حيفا رافعة علم الدنمارك، وهي تابعة بموجب عقد لشركة إسرائيلية، وكانت متجهة إلى سنغافورة، ومانيلا ،وهونج كونج ومحملة بشحنة من الاسمنت والرخام [24].

وفي الحقيقة كانت هذه السفينة تابعة بموجب عقد لشركة ميدي تيرانيان إيجنيز نيو يورك "Mediterranean Agencies New York" لمدة اثني عشر شهرًا، وكانت هذه الشركة مجرد واجهة لشركة زيم إسرائيل أمريكان لاين "Zim Israel Americanline" وتم احتجاز السفينة منذ دخولها ميناء بورسعيد.

أصدرت محكمة الغنائم حكمها بمصادرة شحنة السفينة مبررة ذلك "أنه على الرغم من السفينة ترفع على دولة محايدة يفترض أن يحمي الشحنة، إلا أن هذا لن يوفر الحماية المرجوة لأن هناك دليل قاطع بأن السفينة تابعة للكيان الصهيوني المعادي بموجب عقد سواء كانت مباشرة أو من الباطن"؛ لذا قامت السلطات المصرية باحتجاز السفينة ووضعتها تحت الحراسة المشددة ليتم تفريغ شحنتها [25].

تقدمت إسرائيل على الفور بشكوى إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن هذه المسألة، مما أدى إلى توجه السيد رالف بانش "للتحدث مع الحكومة المصرية بشأن السفينة أنج توفت، لكن أصرت مصر على موقفها بأنها لن تسمح لبضائع إسرائيل بالمرور في قناة السويس مهما كانت أعلام السفن التي تستأجرها إسرائيل"[26].

كما أثار السكرتير العام للأمم المتحدة همرشولد المسألة مع السيد محمد فوزي وزير الخارجيةالمصرى خلال اجتماعه في جنيف في شهر مايو1959، لكن رد عليه بأن مصر لن تغير موقفها. وأوضح أن إسرائيل استأجرت هذه السفينة من الدنمارك وعلمت الإدارة المصرية بذلك فاتصلت بحكومة الدنمارك رسميًا وأبلغتها أن هناك سياسة مرسومة تقوم بها إسرائيل بقصد إحراج مصر مع عدد من دول العالم، وأنه لا يجدر بحكومة الدنمارك أن تسمح أن يستغل علمها للتغطية على مناورات إسرائيل وإن ما اتخذته مصر من إجراءات بشأن هذه السفينة يتحقق مع سيادة مصر على أراضيها، كما أن الحرب مازالت قائمة بين مصر إسرائيل [27].

د ـ السفينة استباليا "Astypalea"

وصلت هذه السفينة من حيفا إلى ميناء بورسعيد في السابع عشر من ديسمبر عام 1959 رافعة العلم اليوناني محملة بالاسمنت. وهي مملوكة لشركة لامبروسكابتنيديز"Lambros captonidis"ومونتزيس "Montzies" الواقعة في بيردوس [28]. ولكنها كانت تابعة لشركة نيو ترادنج"New Trading" وكانت الشحنة كما يبدو مملوكة لشركة ناشر للأسمنت البورتلاندي الفلسطيني"NasharPalastine Portland Cement" الواقعة في حيفا وكانت موجهة لبنك إثيوبيا "Bank of Ethiopia" وإلى أسمرة "Asmara" وشركة أنتوناتوس"Antonatos" ولم يكن من الواضح أنها كانت مدفوعة الأجر قبل الشحن.

حكمت محكمة الغنائم بالجمهورية العربية المتحدة أن وجود العلم اليوناني لم يوفر حماية للسفينة حيث أن السفينة متعاقدة مع شركة تابعة للكيان الصهيوني كما أن الشحنة هي منتج خاص بالكيان المعادي، وفي حيازة شركة تابعة لخدمات الكيان الإسرائيلى [29].

3. السفن الإسرائيلية التي احتجزتها مصر –1960 1966

استمرت إجراءات التفتيش والمصادرة من قبل السلطات المصرية تجاه السفن والبضائع المارة عبر القناة في الستينيات أيضًا ومن أهم هذه السفن السفينتين" نيبونومينيكوي""Nip on&Minikoi1962"،والسفينة كارديجان شاير 1964"Cardiganshire" [30]. واستمرت مصر تمارس كامل سيادتها على ممرها الملاحى فى قناة السويس خلال الفترة ما بين -1964 1966، وأن كانت قد سمحت بمرور السفن والبضائع الإسرائيلية خلال هذه الفترة لكن بعد إجراءات العبور والمرور المتبعة مع باقى السفن الأجنبية المارة بالقناة، ومنها الكشف عن صيحفة السفينة وإجراءات السلامة والمرور بالقناة، واستمر الأمر على هذا النحو حتى صدور قرار الرئيس عبد الناصر فى 23 مايو بإغلاق خليج العقبة فى وجه الملاحة

الإسرائيلية، والتى كانت سببًا مباشرًا فى حرب 5 يونيو 1967 بين مصر وإسرائيل.

ثانيًا- الموقف الدولي الغربى من مسألة الملاحة والمرور في القناة

تباينت مواقف الدول الكبرى حول الإجراءات التي اتخذتها مصر تجاه السفن والبضائع الإسرائيلية المارة بالقناة خلال الفترة من 1954 ــ 1966 ومن أهم هذه الدول ما يلي:

1 – الولايات المتحدة

ساندت الولايات المتحدة الأمريكية إسرائيل منذ قيامها عام 1948 من الناحية السياسية والاقتصادية والعسكرية. وهذا ما وضح جليًا في الموقف الأمريكي الرافض للإجراءات التي اتخذتها مصر تجاه السفن والبضائع الإسرائيلية المارة بالقناة.

كانت الولايات المتحدة تظهر دومًا، وخاصة في المؤتمرات والمحافل الدولية ضرورة اتخاذ الإجراءات السلمية لتسوية أزمة الملاحة والمرور في القناة، في الوقت نفسه لم يفتها أن تؤيد استخدام القوة إذ نفذت جميع الوسائل السليمة، حيث أن الولايات المتحدة لم تفعل شيئًا لوقف العدوان الثلاثي على مصر عام 1956، بل قدمت في إطار اتفاقية الأطلنطي معدات لا يمكن بدونها قيام العدوان، ومن ذلك المدافع المضادة للدبابات عيار (106) وكذلك استخدمت فرنسا القاعدة الإيطالية في "برنديزي" لنقل طائراتها إلى قبرص وإسرائيل ولم يكن ليتم هذا لو لم تتحقق روما من موافقة واشنطن [31].

كما أن الولايات المتحدة وإسرائيل كانتا متفقتان على ضرورة تأمين ميناء إيلات بعد أن احتلته إسرائيل، وأن تكون قناة السويس مفتوحة أمام السفن والبضائع الإسرائيلية، ولن يتأتى ذلك إلا من خلال الدخول في معركة تهدف إلى إسقاط عبد الناصر وتدمير القوات المصرية في سيناء، وذلك بتنسيق بريطاني أمريكي بخصوص القناة وإدارتها ومسألة الملاحة فيها وخاصة بعد قرار عبد الناصر بتأميمها، وأنهما كانتا متفقتان في الهدف مختلفتان في الوسائل [32].

وإن كان الرئيس الأمريكي إيزنهاور"Eisenhower" ووزير خارجيته دالاس"Dulles" دعا الطرفين عقب وقوع العدوان الثلاثي على مصر بضرورة وقف إطلاق النيران، وإتاحة الفرصة للأمم المتحدة للقيام بدورها الكامل لتسوية المشاكل موضوع النزاع بالوسائل السليمة دون العنف، وأن الولايات المتحدة ستبذل قصارى جهدها لنجاح مهمة الأمم المتحدة. ولعل تصريح كلًا من أيزنهاور ودالاس عقب العدوان الثلاثي يرجع إلى علمه بفشله نظرًا لتصدى مدن القناة له، والرفض السوفييتي القوي لهذا العدوان [33].

وفي الحقيقة كانت هناك عوامل تتحكم في سياسة الولايات المتحدة تجاه ما يعرف بأزمة السويس وهي ما يلي:

1. الصـراع بـين القطبـين الكبيرين، وسـعي كل قطـب لضم أكبر عدد مـن الدول إلى صفـه، لـذا لم تقـف الولايات المتحدة في أزمة السـويس علانية إلى جانب إسـرائيل وبريطانيـا وفرنسـا تخوفًا مـن قيام السـوفيت بالتنديد بسياسـة الولايـات المتحدة المساندة للاستعمار [34].

2. الرغبة في عزل عبد الناصر عن محيط عالمه العربي، من خلال استخدام الدعاية الإعلاميـة الـتي تقلل من مكانته بين شعوب العالم العربي، وكانت الولايات المتحدة وبريطانيـا وفرنسـا متفقـون في الهـدف ـــ القضـاء علـى عبـد الناصر ـــ ولكنهم مختلفـون في الوسـائل، حيـث كانـت الولايات المتحـدة ترى ضرورة عزلـه عن العالم العربي، ليسهل القضاء عليه، وكان أيزنهاور يرى أنه إذا تم استخدام القوة فسوف تتحطـم تلـك السياسـات، وتلتف الدول العربية حول ناصـر، ويؤدي إلى ذلك توحيد الصف العربي وتحقيق القومية العربية [35].

وبعـد انتهـاء أزمـة عـدوان 1956 وعـودة الملاحـة إلى قنـاة السـويس انتهجـت الولايات المتحـدة سياسـة أكثر مرونة تجاه دولة الشـرق الأوسـط وخاصة مصـر في محاولة منها لتحل بديـلًا لبريطانيـا في المنطقـة، وفي محاولـة لإعادة تـوازن القوى بعد تزايد النفوذ السـوفييتي في الشـرق الأوسـط [36]. وهذا ما أكدته فولبرايت رئيسلجنة العلاقات الخارجية بالكونجرس الأمريكي في أغسـطس عام 1959 بأن الولايات المتحدة الأمريكية تنهج الآن سياسـة جديدة تجاه دول الشـرق الأوسـط قائمة على أسس واقعية، كما أشارت إلى هدوء الأوضاع في الشرق الأوسـط مع ضرورة الاهتمام من قبل الولايات المتحدة بالمنطقة وإمكانياتها وهو الأمر الذي فشـلت الولايـات المتحـدة في إدراكـه في الماضـي. وقالـت: "أن القاهـرة أبـدت في إدارتها لقناة السـويس كفـاءة عاليـة لا تقـل عن الكفاءة الـتي كانت تدار بها في الماضـي على عكس ما كان يتوقعه الغرب، وهو أحد الأمثلة على خطأ حكم الغرب على إمكانيات الشعوب العربية" [37].

كمـا حاولـت الولايـات المتحـدة أن تمارس ضغطـاً على الجانب المصرى أثنـاء مفاوضات قـرض البنـك الـدولى 1959-1957 لتوسـيع وتطهير القناة، بأن يكون القـرض مقابل حرية عبور السفن الإسرائيلية فى قناة السويس. لكن الجانب المصرى رفض تلك الضغوط وتمسك بكافـة الإجـراءات المتبعـة حيـال البضائـع والسـفن الإسـرائيلية المـارة عـبر القنـاة، وكذلك الترتيبات الضمنية المتفق عليها بين الجانبين.

2 - بريطانيا

تمثل القناة أهمية كبيرة لبريطانيا كما أوضحنا في السابق، حيث كانت مسألة الملاحة والمرور في القناة ذات عمق استراتيجي واقتصادي لبريطانيا، وهذا ما يفسر الرفض البريطاني لأية إجراءات كانت قد اتخذتها مصر حيال مرور السفن والبضائع الإسرائيلية أو غيرها في قناة السويس، على الرغم من التسهيلات الكبيرة التي قدمتها مصر لمرور السفن والبضائع البريطانية بالقناة [38].

الجدير بالذكر أن بريطانيا رفضت وبقوة قرار التأميم واعتبرته منعدم ولم تعترف به وأعلنت أنها ستتخذ جميع التدابير اللازمة لضمان حرية الملاحة في القناة وحماية مصالحها، كما حاولت جاهدة إفشال الملاحة في القناة عقب قرار التأميم وإظهار عجز مصر لإدارتها للقناة من خلال مجموعة من الوسائل منها ما يلي:

1 ـــ إرباك الجانب المصري بتوجيه أكبر عدد ممكن من السفن للمرور فى القناة.

2 ـــ سحب كل المرشدين الأجانب وخاصة أن معظم المرشدين كانوا بريطانيين الجنسية[39] .

3 ـــ تنظيم مؤتمر دولي للدول البحرية في لندن لمحاولة استعدائهم على مصر.

4 ـــ تكوين رابطة المنتفعين بالقناة ضمت أكثر الدول انتفاعًا بالقناة على أن تتولى بريطانيا الإشراف على القناة.

5 ـــ دفع السفن البريطانية والفرنسية إلى تسديد رسوم المرور إلى بريطانيا وليس للإدارة المصرية [40].

6 ـــ تجميد جميع أموال الشركة في بريطانيا، وتجميد الأرصدة المصرية لديها [41].

وأفشلت مصر كل هذه المحاولات، حيث أعلنت أنها ملتزمة بضمان حرية الملاحة في القناة طبقًا لمعاهدة القسطنطينية عام 1888، كما أن الملاحة في القناة تسير على خير ما يرام وذلك بشهادة قادة السفن التي عبرت القناة منذ تأميمها، وأكدت تعهدها بتعويض حملة أسهم الشركة المؤممة [42]، كما استطاعت التغلب على أزمة المرشدين من خلال، عمل المرشدين المصريين العاملين بالقناة على تيسير حركة الملاحة فيها ليلًا ونهارًا، وكان للمرشدين اليونانيين الموجودين دور كبير في ذلك، كما تقدم العديد من المرشدين الأجانب من جنسيات مختلفة للالتحاق والعمل بالقناة منهم إيطاليين وهولنديين ونرويجيين ويوغوسلافيين [43].

أمام كل هذه المحاولات الفاشلة من جانب بريطانيا لعرقلة الملاحة في القناة، لم تجد بدًا سوى مشاركتها في أعمال العدوان الثلاثي على مصر في الحادى والثلاثين من أكتوبر عام

1956. وأعلنـت مصـر في الأول مـن ينايـر عام 1957 في أعقاب فشـل العـدوان قرارًا يقضي بانقضـاء اتفـاق 19 أكتوبـر 1954 بين مصـر وبريطانيا واعتباره كأن لم يكن وذلك لمشـاركة بريطانيا في الاعتداء على الأراضي المصرية والقناة، وبذلك تكون مصر قد أكدت بهذا الإجراء اسـتقلالها الحقيقي الذي ظفرت به بجلاء القوات البريطانية عن منطقة القناة، وصار لها الحق فى مصادرة ما يوجد فى قاعدة السـويس من معدات ومنشـآت بريطانية، هكذا أصبح لمصر السيادة الكاملة على قناة السويس والملاحة فيها [44].

ونظرًا لفشل العدوان وتوقف الملاحة في قناة السويس في الفترة من 29 أكتوبر 1956 إلى نهاية مارس 1957، وتأثر ناقلات البترول التي كانت تمر بقناة السـويس، والعجز الكبير في الطاقة لدى دول غرب أوروبا في شـتاء عام 1956، ورفض الولايات المتحدة سـد هذا العجز، كل ذلك ساعد على تراجع الدور البريطاني في الشرق الأوسط، وهذا ما دفع بريطانيا لاتخاذ مواقف أكثر مرونة تجاه خسارة الملاحة وإجراءات التفتيش التي اتخذتها السلطات المصرية تجاه السـفن الإسـرائيلية أو حتى السـفن البريطانية نفسـها المارة في قناة السويس في الفترة من 1957 ــ 1959 [45].

حاولـت بريطانيـا هى الأخرى ممارسـة ضغـوط على الحكومة المصريـة أثناء مفاوضات قـرض البنـك الـدولى الخاص بتطويـر القنـاة 1959-1957، علـى أن يكون القـرض مقابل حرية عبور السـفن الإسـرائيليةفى قناة السـويس.وكما قال سلوين لويد"Selwyn loyd" وزير الخارجية البريطانى أن كل من الولايات المتحدة وبريطانيا كانتا فى موقف لا تحسدا عليه فى مسـألة التصويت على منح القرض من عدمه، فإنه إذا تم منح القرض للجانب المصرى دون أن يقدم تنازلات بشـأن الملاحة والعبور فىقناة السـويس، فسـيكون هناك رد فعلشـعبى قوى فى كل من الولايات المتحدة وبريطانيا.كما أن عدم الموافقة يعنى دخول الاتحاد السوفيتىفى اللعبة مثلما حدث فى قرض تمويل مشروع السد العالى [46].

لـذا اسـتقر الرأى بـين الجانبين الأمريكىوالبريطانى أن يترك مسـألة التصويت لرئيس البنك الدولىالذى وافق فىالحادى والعشـرين من ديسـمبر عام 1959 على منح مصر نحو (56) مليون دولار لتطهير وتعميق القناة.

3 - فرنسا

اتخذت فرنسـا موقفًا معارضًا لكافة السياسـات التي اتخذتها مصر بشأن قناة السويس ومنها مسألة إجراءات التفتيش التي كانت تقوم بها السلطات المصرية تجاه السفن الإسرائيلية، أو غيرها من السفن المارة بالقناة خلال الفترة 1954 ــ 1966 ويرجع ذلك إلىأهمية قناة

السويس لفرنسا، حيث أنها أحد أهم الممرات المائية لتجارة فرنسا مع دول أفريقيا وآسيا،إلى جانب البعد التاريخي لفرنسا وكونها صاحبة فكرة مشروع شق قناة السويس من الأساس، كما أن المقر الدائم للشركة العالمية لقناة السويس هو مدينة باريس، وكانت فرنسا ثان الدول بعد بريطانيا لها نصيب من أسهم القناة. بالإضافة إلى مساندة مصر للثورة الجزائرية واعترافها بالصين الشعبية.

وتصور جي موليه" Guy Mollet" رئيس وزراء فرنسا أنه بالتخلص من عبد الناصر تستطيع فرنسا أن تحسم القضية الجزائرية لصالحها. وتضمن استقرار مصالحها في الشرق الأوسط [47]، وتوقف حركات النضال والتحرر التي اشتعل فتيلها في دول القارة الأفريقية والآسيوية، والتي كان عبد الناصر ملهماً لها [48]. كما عارضت فرنسا وبشدة قرار عبد الناصر الخاص بتأميم قناة السويس الصادر في السادس والعشرين من يوليوعام 1956، ورفضت دفع الرسوم للإدارة المصرية للقناة، ودعت كل من بريطانيا والولايات المتحدة للمشاركة في تشكيل هيئة لمنتفعي القناة [49].

تقدمت فرنسا كذلك بالعديد من المذكرات والشكاوي إلى مجلس الأمن خلال الفترة من يوليو ــ أكتوبر 1956 في محاولة منها لإفشال قرار التأميم وتقويض سيادة على مصر على ممرها الملاحي من خلال ممارسة الضغوط الدولية على مصر في مجلس الأمن، وحينما فشلت في ذلك خططت وشاركت مع كل من إسرائيل وبريطانيا في أعمال العدوان الثلاثي على مصر في التاسع والعشرين من أكتوبر عام 1956 [50].

انتهجت فرنسا سياسة أكثر مرونة تجاه الإجراءات التي تتبعها مصر فيما يخص الملاحة والمرور في قناة السويس، وذلك عقب فشل العدوان ومخطط إسقاط عبد الناصر من قبل كل من فرنسا وبريطانيا وإسرائيل، وإعلان مصر من قبلها في الثامن عشر من مارس 1957 عودة الملاحة إلى قناة السويس بعد توقفها أثر العدوان، وأنها تلتزم بحرية الملاحة في القناة بما لا يتنافى مع سيادة مصر على هذا الممر الملاحي [51].

وعلى الجانب الآخر وقف الاتحاد السوفيتى ومعظم دول الكتلة الشرقية ودول كتلة عدم الانحياز إلى دعم الإجراءات المصرية فى تفتيش السفن الإسرائيلية باعتباره من أعمال السيادة للدولة المصرية على ممرها الملاحى فلقد اتخذ الاتحاد السوفييتي موقفاً مؤيداً للإجراءات التي اتخذتها مصر بشأن الملاحة وعبور السفن الإسرائيلية وغيرها من السفن الأجنبية في القناة. كما أيد قرار التأميم باعتباره حق أصيل للدولة المصرية، باعتباره إجراء قانوني من وجهة نظر القانون الدولي.

ولقـد اشـارت الوثائـق البريطانية بأن جريدة إزفيسـتيا "IZVESTIYA"الناطقة باسـم الحكومة السوفييتية صرحت: "أن حرية الملاحة في قناة السويس تسير بشكل طبيعي بعد قرار عبـد الناصـر بتأميمها في السـادس والعشـرين مـن يوليو عام 1956، وأن القـوى الغربية هي التي تحاول عرقلة الملاحة، وتلوح باسـتخدام السـلاح، وأن الدول الغربية لا تريد حلًا سـلميًا للمشـكلة ولكـن يريـدون تصعيـد الموقف للتدخل في شئون مصـر الداخلية وباقي دول الشـرق الأوسط" [52].

وأعلن خرشوف "Khrushchev" سكرتير الحزب الشيوعى آنذاك تأييده لقرار التأميم، محـذرًا بريطانيـا وفرنسـا من القيـام بأية خطوات عسـكرية ضد مصر لأن ذلك يؤثر سـلبيًا على مصالحها مع الشـرق الأوسـط، ووقف الاتحاد السـوفييتي في مواجهة بريطانيا وفرنسـا لاسـتصدار أي قـرار مـن مجلس الأمن ضد مصر بشـأن القناة والملاحة فيها مسـتخدمًا حق الفيتـو، كمـا أدان في 15 سـبتمبر 1956 الاسـتعدادات الحربيـة الـتي كانت تقـوم بها كل من بريطانيا وفرنسا بتعضيد من الولايات المتحدة واعتبرها عمل من أعمال العدوان [53].

كما أكد شبيلوفShepilov""وزير الخارجية السـوفيتى في 17 أغسـطس 1956 على حق مصـر في تأميـم القنـاة باعتبـاره عمل يدخل في نطاق القانون الدولي، وفي نطاق سـيادة مصر علـى أراضيهـا، كمـا أن دول كثيرة قامت بهذا الإجراء ولم يعترض أحد على ذلك، كما كانت الشـركة ذات طبيعة اسـتعمارية وتمثل دولة داخل الدولة وهذا لا يتماشـى مع الوقت الحاضر من التحرر من رقبة الاستعمار [54].

ظـل الاتحاد السـوفييتي مسـاندًا لمصر وسـيادتها على قناة السـويس، حيـث رفض وندد بأعمـال العـدوان الثلاثي على مصر، وهدد كل من بريطانيا وفرنسـا وإسـرائيل بأنه لن يقف مكتـوف الأيـدي أمـام هـذا العدوان ، وإن اسـتمراره يعـني دخول العالم في حـرب عالمية ثالثة مهدداً بالتدخل العسكري ما لم يتم الانسحاب من منطقة القناة. واستمر الاتحاد السوفييتي في تأييده لمصر بشأن القناة والملاحة فيها والإجراءات الخاصة بالتفتيش والمصادرة باعتبارها أعمـال سـيادية لدولـة علـى أراضيها [55]. حيث رفض أى مشـروع قـرار مـن مجلس الأمن ضد مصر بشأن الملاحة والعبور فى قناة السويس خلال الفترة من 1960-1954.

هكذا تباينت مواقف الدول تجاة مسألة الملاحة فى قناة السويس، حيث تحكمت مصالح كل دولة فى موقفها من هذه المسألة، كما يتضح مدى ثقل مصر وتأثيرها فى المحيط الدولى، حيـث زار مصـر الامـين العـام للامم المتحدة همرشـلود ونائبه رالف بانـش خلال الفترة من 1960-1954 مرات عديدة لإيجاد حل لهذه المشكلة.

الهوامش: –

1 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم 70، كود أرشيفى –034912 0078، ملف رقم 2،محاولة السفن الإسرائيلية المرور فى قناة السويس، 6/10/1956.

2 أنشأت هذه المحكمة بمقتضى القرار رقم 38 لسنة 1948 للنظر في السفن والبضائع المحتجزة في قناة السويس، ويرأسها أحد رؤساء محاكم الاستئناف، وظلت موجودة وتمارس أعمالها بعد قيام ثورة يوليو1952. انظر:
Leo Gross, Passage Through the Suez Canal of Israel–Bound Cargo and Israel Ships,The American Journal of International Law, Vol. 51, No. 3 .(Jul., 1957), p.550

3 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم 66، كود أرشيفى–034875 0078، ملف رقم 30/45/7، المهربات فى قناة السويس، 1/5/1951.

4 Barak, Eitan, On the Power of Tacit Understandings: Israel, Egypt and Freedom of Passage through the Suez Canal, 1957–1960,Middle East .Journal, Vol. 58, No. 3 (Summer, 2004), p.445

5 F. H. Legal, Aspects of the Suez Crisis, The World Today, Vol. 13, .No. 5 (May, 1957), p.192

6 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم رقم 70، كود أرشيفي 034912 0078–، محفظة رقم 137، الإدارة العامة، ملف رقم2، محاولة السفن الإسرائيلية المرور من قناة السويس "الباخرة بات جاليم، الباخرة بانجيا"، 6/10/1956.

7 .Barak,Eitan, On the Power of Tacit, Op. Cit., p.445

8 F. O 370/ 2757 – 0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships .and cargoes, 4, August. 1964

9 SelakCharles B.,the Suez Canal Base Agreement of 1954, The .American Journal of International Law, Vol. 49, No. 4 (Oct., 1955), p. 83

10 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم رقم 70، كود أرشيفي 034912 – 0078، ملف رقم 30/45/40 إدارة الشئون العربية، مذكرة عن بات جاليم، 3 أكتوبر 1953. وانظر أيضا: .Leo Gross,Op. Cit., p. 541

11 F. O 370/ 2757 – 0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships .and cargoes, 4, August. 1964

12 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم 70، كود أرشيفي 034912 – 0078، ملف رقم 30/45/10، إدارة الشئون العربية، مذكرة بشأن الباخرة اليونانية بانجيا، 9/9/1956.

13 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم 70، كود أرشيفي 034912 – 0078، ملف رقم 30/45/10، إدارة الشئون العربية، مذكرة بشأن الباخرة اليونانية بانجيا، 9/9/1956.

14 نفس الوثيقة.

15 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم 70، كود أرشيفي رقم 034912 – 0078، الإدارة العربية، ملف رقم 2، محاولة السفن الإسرائيلية المرور في قناة السويس الباخرة بات جاليم ـ

الباخرة بانجيا، 6/10/1956.

16 F.O 371/ 119175, From Washington to Foreign office telegram No. 1830 of September 7, 1956.

17 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم 70، كود أرشيفي 034912 – 0078، الإدارة العربية، ملف رقم 2، محاولة السفن الإسرائيلية المرور في قناة السويس الباخرة بات جاليم ـ الباخرة بانجيا، 6/10/1956.

18 F. O 370/2757-0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships, and cargoes, 4. August, 1964.

19 F. O 370/2757-0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships, and cargoes, 4. August, 1964.

20 Barak, Eitan, On the Power of Tacit, Op. Cit., pp. 455-456.

21 F. O 370/2757 – 0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships, and cargoes, 4. August, 1964.

22 Barak, Eitan, On the Power of Tacit, Op. Cit., pp. 455-456.

23 F. O 370/2757 – 0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships, and cargoes, 4. August, 1964.

24 الأهرام، قرار بمصادرة شحنة الباخرة الدنماركية أنج توفت، 23/ 5/ 1959.

25 F. O 370/2757 – 0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships, and cargoes, 4. August, 1964.

26 Barak, Eitan, On the Power of Tacit, Op. Cit., pp. 455-456.

27 F. O 370/2757 – 0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships,and cargoes, 4. August, 1964.

28 Barak, Eitan, On the Power of Tacit, Op.Cit., p.462.

29 F. O 370/2757 – 0005, Transit of the Suez Canal by Israel ships, and cargoes, 4. August, 1964.

30 كانت من أهم السفن التى تم تفتيشها واحتجازها فى بدايات الستينياتالسفينتان نيبون ومينيكوي "Nipon & Minikoi"حيث وصلتا هاتين السفينتين إلى ميناء بورسعيد في ديسمبر 1962، وهما مملوكتان للشركة السويدية الشرق آسيوية، وكانتا محملتان بدولارات ماريا تريزا، وهي عملة كانت مستخدمة في التجارة منذ القرن السابع عشر الميلادى تقريبًا، والتي تم شحنها من ميناء عدن "Aden" إلى جنوا "Genoa"، لكن السلطات المصرية أرغمتهما على تفريغ شحنتهما.

وتشير الوثائق البريطانية أن ذلك يعد التدخل الأول من قبل السلطات المصرية في تجارة مستمرة لسنوات طويلة، كما لا توجد دلائل على وجود عقد مع شركة إسرائيلية، أو أن السفينة نفسها واقعة تحت السيطرة الإسرائيلية بأي شكل من الأشكال، لكن في كلتا الشحنتين كانت هناك صكوك شحن لم يتم تحديد اسم المرسل إليه مما أثار الشكوك حول ما إذا كانت تلك الشحنة موجهة لشركة يهودية في إيطاليا، فرأت السلطات المصرية في هذا الأمر تحايل على المقاطعة القائمة بين مصر وإسرائيل، كما أن السلطات المصرية رفضت إعلان لاحق يفيد أن الفضة في الشحنة كانت موجهة لشركات إيطالية لإذابة الفضة إلى سبائك وتم إحالة الفضة إلى محكمة الغنائم التي أصدرت حكمها

في مارس 1964 بمصادرتها.
كما تم احتجاز السفينة كارديجان شاير "Cardiganshire" وهى تابعة لشركة جلين وشايرلاين "Glen & shireline" التى دخلت ميناء بورسعيد فى فبراير 1964، وكانت متجهة في طريقها إلى الشرق الأقصى، لكن تم إجبارها على تفريغ حمولتها من البورسلين المشحون من هامبورج "Ham-borg" إلى السفير الإسرائيلي في مانيلا عاصمة دولة الفلبين.
وكما ورد بالوثيقة أن هذه الحمولة كان المرسل مسئولاً عن تأمينها ودفع القسط الأول عن التأمين، ولم يتم الاستعلام عما إذا كانت السفينة خاضعة للسيطرة الإسرائيلية بموجب عقد أم لا، ولم تكن البضاعة المشحونة مخالفة قانونًا ولم تكن مشحونة من إسرائيل بل أن السفينة لم تعرج حتى على أحد الموانئ الإسرائيلية.
لكن محكمة الغنائم المصرية صادرت الشحنة عقب وصولها إلى ميناء بورسعيد وتم تبرير ذلك أنه جاء وفقًا للتشريع المصري الخاص "القانون المصري رقم 506 لسنة 1955 والذي يتم تطبيقه على المنتجات الخاصة بإسرائيل أو المشحونة لأشخاص أو منظمات تقع في إسرائيل أو المنتجات الإسرائيلية أو التي تعمل لصالح إسرائيل. انظر:
F. O 370/2757 – 0005, Transit of the Suez Canal by Israel shipsandcar-goes, 4. August, 1964.

31 شوقي وهبة، فخ السويس، عدد 30، مجلة الكتاب العربي، 1966، ص54.
32 طلعت أحمد مسلم، ندوة ثلاثون عامًا على تأميم قناة السويس، أكتوبر 1986، المستقبل العربي، مجلد 9، عدد 94، لبنان، 1986، ص 158.
33 وليد أحمد رأفت، مرجع سابق، ص 217.
34 F. O 371/118919, Title Cease – Fire, December 6, 1956.
35 F. O 371/118919, from washing ton foreign office, November 9, 1956.
36 State Department, the suez canal problem, v2, A Document publica-tion, New York, 1956, p . 256.
37 الأهرام، تصريح رئيس لجنة العلاقات الخارجية بالكونجرس، 31/8/1959.
38 محمد عبد الرحمن برج، مرجع سابق ،ص11.
39 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم رقم 67، كود أرشيفي 034914 – 0078، طلبات العمل كمرشدين وقباطنة بهيئة قناة السويس، يونيو 1956.
40 طلعت أحمد مسلم، مرجع سابق، ص 156.
41 المجلة المصرية للقانون الدولي، القضايا العربية في تقرير السكرتير العام للأمم المتحدة، مجلد 13، القاهرة ، 1957، ص 155.
42 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكروفيلم رقم 70، كود أرشيفي 034912 – 0078، ملف رقم 2 محاولة السفن الإسرائيلية المرور بقناة السويس 6/10/1956.
43 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكرو فيلم رقم 67، كود أرشيفي 034914 – 0078، طلبات العمل كمرشدين، الوثيقة السابقة.
44 محمد عبد الرحمن برج، مرجع سابق، ص 323 ـ 324
45 وثائق وزارة الخارجية المصرية، كود أرشيفي 050608 – 0078، ملف رقم 10/2/2/1

سري، قناة السويس 1956.

46 Barak, Eitan, On the Power of Tacit, Op.Cit, pp. 461-462.

47 F. O 371/ 119175, Paris Gove press blames America, 1956.

48 الأهرام، فرنسا تولول على الكنز الثمين المفقود، 29 يوليو 1956.

49 طلعت أحمد مسلم، مرجع سابق، ص 158.

50 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكرو فيلم 257، كود أرشيفي رقم 639456 – 0078، ملف رقم 139/ 142/ 41 جـ 2 ـ إدارة الهيئات إدارة غرب أوروبا، طلب عقد مجلس الأمن لبحث مسألة قناة السويس، 18/5/1957.

51 سعيد أحمد خيرت، تأميم قناة السويس، المجلة المصرية للقانون الدولي، مجلد 12، 1956، ص ص 108 ـ 109.

52 F. O 371 / 119086, From Moscow to Foreign office August 4, 1956.

53 وليد أحمد رأفت، مرجع سابق، ص 61 ـ 62

54 وثائق وزارة الخارجية المصرية، ميكرو فيلم 257، كود أرشيفي رقم 639456 – 0078، ملف رقم 139/ 142/ 41 جـ 2 ـ إدارة الهيئات إدارة غرب أوروبا، طلب عقد مجلس الأمن لبحث مسألة قناة السويس، 18/5/1957.

55 وثائق وزارة الخارجية المصرية، النشرة الأسبوعية، العدد الخامس عشر بتاريخ 27 ديسمبر 1956، الاعتداء البريطاني الفرنسي الإسرائيلي على الأراضي المصرية 27 /12 1956.

موقف الولايات المتحدة الأمريكية من تأميم مصر لشـــركة قناة السويس 1956

أ.د. محمد عبدالوهاب سيد أحمد
أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر بكلية الآداب
جامعة عين شمس
رئيـس شـعبة الدراسـات الأمريكيـة بمركـز بحوث الشرق الأوسط بجامعة عين شمس

جاء تأميم عبد الناصر لشركة قناة السويس كصدمة للعالم الغربي خاصة بريطانيا وفرنسا ولم يدرك الكثير من الباحثين أن السبب جاء كرد فعل على سحب الولايات المتحدة لتمويل مشروع السد العالى، فقد أوقعت السياسة الامريكية العالم في ورطة يمكن على أثرها وقوع الحرب العالمية الثالثة.

وبتتبع المواقف نجد أن دلاس وزير الخارجية الأمريكي في إدارة الرئيس إيزنهاور قد ربط تمويل مشروع السد العالي بنجاح مهمة المبعوث الأمريكي اندرسون لإرساء دعائم السلام من مصر وإسرائيل وجاء رفض عبد الناصر للشروط الأمريكية - أو على الأصح الإسرائيلية-في فبراير 1956 كما قال السفير الأمريكي هنري بايرود في مقابلة مع الباحث [1] بواشنطن مما أثار غضب الإدارة لما سوف يترتب على هذا الفشل من نتائج غير متوقعة خاصة فيما يتعلق باحتواء الخطر الشيوعي في المنطقة وجاء إعتراف عبد الناصر بالصين الشعبية في مايو 1956 بمثابة ضربة لمتخذ القرار في واشنطن الذي رأي في هذا تحدياً للسياسات الأمريكية في المنطقة.

لقد بدأت السحب تتراكم ولم يعد أمام إدارة إيزنهاور ممثلة في وزير خارجيته دالاس سوي الاقدام على تحطيم أمال مصر عبد الناصر في بناء السد العالي .

لقد أصبح هنالك سباق للوقت في داخل أروقة الحكم في واشنطن ولم يتورع دلاس عن التصريح في 26 يونيو 1956 " بأنه لا يعتقد أن تكون هناك إمكانية لبناء هذا السد دون تضحية كبيرة من الشعب المصري، الذي سوف تزداد معاناته[2] لقد حاول دلاس في بيانه هذا إلى استثارة الشعب ضد عبد الناصر خاصة بعدما أشيع من أمكانية إقدام السوفيت على تمويل المشروع .

لقد بدأت الإدارة الأمريكية تكشر على أنيابها غير واضعة في الاعتبار إمكانية قيام مصر ببناء المشروع اعتماداً على مواردها بصفة أساسية وجاءت في نظر دلاس اللطمة الكبري لنظام الحكم في مصر [3] فى 19 يوليو 1956 بإعلان سحب الولايات المتحدة عرض التمويل لمشروع السد العالي، لقد جاء قرار دلاس دون الرجوع إلى الشركاء في عملية التمويل سواء البنك الدولي وهو ما أوضحه رئيس البنك الدولي يوجين بلاك بأن ما أقدم عليه دلاس يعد

خسارة كبيرة وأنه لم يرجع إلى البنك الدولي في قراره[4].

أسبوعاً بعد قرار دلاس أعلن عبد الناصر في خطابه الشهير فى 26 يوليو 1956 قراره التاريخي بتأميم شركة قناة السويس وقد سمع انتوني إيدن رئيس الوزراء البريطاني بأمر إعلان عبد الناصر في حفل عشاء مع ملك العراق ورئيس وزرائه فقام على الفور بعقد مجلس حرب واستدعى السفير الفرنسي والقائم بالأعمال الأمريكي[5] واستمر الاجتماع ساعتين وفي نهاية الاجتماع أرسل القائم بالأعمال الأمريكي تقريراً مفصلاً لحكومته أوضح فيه بأن إيدن كان يرى بأنه لا يجب أن يسمح لعبد الناصر بأخذ قناة السويس[6] وكانت المشكلة التي واجهت الولايات المتحدة –التي تسببت في المشكلة– مدى تأييد ومشاركة الولايات المتحدة في موقف ثابت في مواجهة عبد الناصر بشأن العقوبات الاقتصادية بل والتدخل العسكري إذا لزم الأمر .

لقد أعتبر حلفاء أمريكا الرئيسيان في الناتو " بريطانيا وفرنسا " تأميم شركة قناة السويس أمراً غير مقبول فقد كانت نسبة 25 % من جملة الصادرات البريطانية تمر عبر القناة[7] لقد وصفها إيدن بأنها تمثل القصبة الهوائية للإمبراطورية البريطانية .

أما بالنسبة لفرنسا فقد كانت القناة تمثل عاملاً اقتصادياً هاماً إذ كان 70000 سبعين ألف مساهم فرنسي يملكون حصصا لشركة القناة وبالإضافة إلى هذا فقد كان العسكريون الفرنسيون يكنون عداء لعبد الناصر لدعمه ثورة الجزائر. لقد كانت فرنسا أشد عداء لعبد الناصر وأميل للحل العسكري[8].

لقد كان هنالك تصميم من الدولتين على أنهما سوف يلجأن إلى الحل العسكري إذا لزم الأمر .

لقد كانت بريطانيا وفرنسا تظنان أن الولايات المتحدة سوف تقف إلى جانبهما بكل السبل في حالة اللجوء إلى الحل العسكرى بما فيه وضع الدولتين تحت المظلة النووية الأمريكية لمواجهة احتمال التهديد النووي السوفيتي[9].

لقد كانت كل الأطراف تتطلع إلى الدور الأمريكي بما فيها مصر التي حافظت على علاقتها مع الولايات المتحدة لإدراكها لأهمية الدور الأمريكي في حل الأزمة .

وإذا ألقينا نظره على رؤية وموقف الولايات المتحدة التي تسببت في الأزمة نجد أن الرئيس ايزنهاور أعتماداً على رؤية وزير خارجيته دلاس رجل القانون المتخصص فى القانون

الـدولى وجـد مـن وجهـة النظر القانونية أن تأميم شـركة قناة السـويس "هـو من حق مصر إلى أن يثبت عجزها عن تشـغيلها " لأن الشـركة من وجهة نظره " مجرد منشـأة تجارية " وعارض أيزنهاور - الجنرال العسـكري - اسـتخدام القوة وشدد على ذلك لإيدن وكرر دلاس نفـس الموقـف لمبعوثـه إلى لندن روبـرت ميرفي (نائب وزير الخارجية) فقـال " أننا لم نتعهد بأية التزامات بشـأن اسـتخدام القوة دون موافقة الكونجرس والذي يعد عملاً معقداً للغاية في ظل الظروف الراهنة "[10].

لقـد تحركـت الأحداث ولم يكن الرئيس أيزنهاور ذو الخلفية العسـكرية متحمسـاً للجوء للحل العسكري لأسباب عدة :

لم يكن يريد أن يشـوه سـجل سياسـتة الخارجية وخاصة في أثناء حملته لتجديد انتخابه للرئاسة [11].

يضـاف إلى هـذا ادراكه لمعارضة الأغلبية الديمقراطية لتأييد فرنسـا والذي كان دورها في شمال أفريقيا محل نقد ومعارضة من قبل هذه الأغلبية، يضاف إلى هذا الرغبة في إقرار السـلام في المنطقـة والخـوف مـن إنغمـاس إسـرائيل في اي عمـل عسـكري يقضي علـى فكرة السلام بينها وبين مصر والعرب .

يضاف إلى هذا أن حمولة السـفن الخاصة بالولايات المتحدة العابرة لقناة السـويس لم تكن تزيد عن 3.1 % من جملة السفن العابرة [12]، فضلاً عن أنه لم يكن لها مصالح مالية في شـركة القناة . كما وضع صانع القرار في واشـنطن إمكانية فرض حظر بترولي من الدول العربيـة مما سـيؤثر بالتبعية علـى الدول المنتجة والمصدرة للبترول ،ويؤثر بصورة أسـوء على الدول الأوروبية المسـتوردة للبترول وخاصة بريطانيا وفرنسـا مما سيؤثر سلبا على أوضاعهم الداخلية خاصة مع قرب فصل الشتاء .

لقـد وضعـت الإدارة الأمريكيـة في الحسـبان موقف جماعة عدم الانحياز والشـعوب الإسلامية التي سوف تتهم الغرب بأنه يتحد ضد أمة صغيرة كمصر .

كما توالت التقارير تشير إلى ارتفاع مكانة عبد الناصر ومصر فى اعقاب التأميم الذي نال تأييد ومباركة خصمه اللدود نوري السعيد رئيس وزراء العراق .

كما وضعت إدارة أيزنهاور في الحسـبان ما سـيحققه الاتحاد السـوفيتي من مكاسـب في الشرق الأوسط وأوروبا الشرقية وهو ما أكدته تقارير المخابرات الأمريكية CIA وكذا هيئة أركان الحرب العليا في تقاريرها إلى متخذ القرار في واشنطن[13].

أعمت الرغبة في الحرب إيدن وموليه رئيس الوزراء الفرنسي ولم يدركا الخلاف بينهم وبين موقف الحليف الأمريكي الذي كان يسعى لهدفه من خلال الحلول السلمية وعدم اللجوء للحل العسكري الذي كان لا يتفق مع المصالح الامريكية .

لقد كان قصور فهم الجانب البريطاني والفرنسي وغموض الموقف الأمريكي عاملاً مشجعاً مهماً على أن يسير في الأخذ بالحل بالحل العسكري .

وقد أدرك عبد الناصر أن ما تسعى إليه الولايات المتحدة هو الحفاظ على حرية الملاحة في قناة السويس وقيام مصر بدور الضامن لهذا طبقاً لاتفاقية عام 1888 . وهو ما أكده في أن " مصر هى الحامي الطبيعي للقناة وسوف تستمر في حمايتها "

وبعد ثلاثة أيام من تصريحات عبد الناصر أكد نفس الكلام علي صبري مدير مكتبه أثناء تواجده في لندن .

لقد قرأ عبد الناصر الموقف جيداً مدركاً ما يدور في ذهن متخذ القرار في واشنطن ورغبة منه إلى كسب الدعم الأمريكي فقد صرح في 6 أغسطس 1956 " أنه ينوي تخصيص جزء كبير من إيرادات القناة لتحديثها وتعميقها ، لتتمكن ناقلات البترول العملاقة من المرور عبرها "[14] ، وبالتالي لم يمنح القوى الغربية عذراً في استخدام القوة ضد مصر .

ومن أجل الوصول إلى حل يرضي جميع الأطراف **فقد عقد مؤتمر لندن الأول في الفترة من 23-16 أغسطس**.

وقد حضر المؤتمر 22 دولة منها 16 من كبار (المنتفعين) بالقناة والموقعين على اتفاقية القسطنطينية التي تحمي حرية الملاحة في القناة . وقد دعيت مصر إلى الحضور ولكن لم ترسل وفدا رسمياً لحضور المؤتمر .

وبالنسبة للولايات المتحدة فإن هذا المؤتمر قد قدم فرصة لتقييد هدف حلفائها للقيام بعمل عسكري منفرد ضد مصر .

وقد حاول دلاس الحصول على تأييد الدول المشاركة لفكرة تدويل القناة[15] وما أن اقتنعت بريطانيا وفرنسا بإمكانية التفاوض حتى بدأ دلاس بالفعل في إضعاف فعالية المؤتمر بتصريحه " بأن هذا ليس المؤتمر الذي يتم من خلاله لتوصيل إنذار إلى مصر لأنه لا أحد منا يمكن أن يسلم بهذا الهدف "[16]. وذلك لتفويت الفرصة على السوفيت للاصطياد في الماء العكر .

لقد بدأت اتصالات سرية من أمريكا ومصر آنذاك وقد وضح ميل الجانب الأمريكي إلى ضرورة التوصل لحل مقبول وأن فكرة التدويل لا يمكن أن تتحقق بالنسبة لمصر . وهو ما وضح من خلال الاتصالات التي تمت بين عبد الناصر والسفير الأمريكي في القاهرة وكذا ما أكده علي صبري سراً للوفد الأمريكي في المؤتمر .

ورغبة في إضعاف المؤتمر فإن دلاس رفض الاشتراك في وفد الدول الخمس رغم إلحاح بريطانيا على ضرورة مشاركة دلاس . وقد اكتفى دلاس بإرسال لوى هندرسون مكانه [17]. وترأس البعثة رئيس الوزراء الاسترالي روبرت منزيس ,وقد جاء إحجام دلاس عن المشاركة بمثابة إعلان بموقف الولايات المتحدة بصعوبة فرض حل على مصر . وقد وضح منذ البداية وذلك طبقاً للمراسلات السرية من إيزنهاور وأيدن بمعارضة الولايات المتحدة اللجوء إلى الحل العسكري [18].

وجاءت تصريحات أيزنهاور في 28 أغسطس " بأن قناة السويس ليست ذات أهمية جوهرية بالنسبة للولايات المتحدة " لقد شجعت هذه الإشارات عبد الناصر إلى رفض المقترحات المقدمة من قبل بعثة منزيس التي حكم عليها بالفشل .

لقد وقعت الإدارة الأمريكية في حالة من الارتباك بين الموقف الدولي وحلفاء الناتو . مما جعل الإدارة تطرح البدائل لحلفائها تجنباً للعمل العسكري منها استخدام ورقة الضغط الاقتصادي واستثمار رغبة بعض الزعامات العربية في القضاء على زعامة عبد الناصر للمنطقة وكذا إمكانية استخدام السفن العملاقة ووضع مسارات جديدة لبترول المنطقة .

سعت الإدارة الأمريكية منذ البداية إلى إيجاد بدائل للحل العسكري وعدم الظهور بالانصياع وراء رغبات بريطانيا وفرنسا في هذا الصدد . وقد وضح هذا في عدم حضور دلاس اجتماعات الناتو NATO الذي عقد في باريس في 5 سبتمبر والذي تمت الدعوة إليه للتباحث بشأن أزمة السويس. لقد اتخذت واشنطن هذا الموقف انطلاقا من عدم الرغبة في خلق انطباع بأن الدول الغربية كلها مجتمعة ضد مصر[19].

وبدأت الأحداث تسير بسرعة وأبلغ ايدن دلاس برغبة بريطانيا وفرنسا لطرح المشكلة أمام الأمم المتحدة وهو ما كان يعارضه دلاس خوفاً من الفيتو السوفيتي .

لقد كان دلاس مدركاً أن حلفائه يحاولون الظهور أمام المجتمع الدولي باستنفاذ كل الوسائل الممكنة لحل الأزمة بالطرق السلمية .

وعلى الفور قدم دلاس صيغة توفيقية جديدة انطلاقاً من خلفيته القانونية وكان

الهدف هو تشكيل إتحاد دولي لإدارة القناة وقد عرفت هذه الجماعة بهيئة المنتفعين بقناة السويس Suez user's Association وقد أوحى إلى إيدن بأن يجعل هذا الاقتراح ينتسب إليه وتحت الضغط قبل إيدن أملاً في إرضاء كافة الأطراف.

وبمجرد علم الأمريكيون بذلك حتى وجه دلاس ضربة قاضية للفكرة فقد صرح في مؤتمره الصحفي في 13 سبتمبر " بأن الولايات المتحدة لا تنوي عبور سفنها قناة السويس إذا ما حاولت مصر سد طريق الملاحة أمام الرحلات الأمريكية تحت حماية جمعية المنتفعين " . وقد أكد في نفس المؤتمر بأن كل أمة لها أن تقرر لنفسها ما هو العمل الذي يمكن أن تتخذه "[20].

عملت بيانات دلاس على إحباط إيدن حيث كتب في مذكراته " بأن الكلمات كانت بمثابة إعلان لعبد الناصر بأنه في إمكانه أن يرفض المشروع ويتنصل منه " .

لقد أدرك أيزنهاور ودلاس حقيقة أهداف حلفائهم بأنهم يسعون للعمل العسكري وقد وضح هذا في 15 سبتمبر حينما قامت فرنسا وبريطانيا بسحب مرشديها رغم النصيحة الأمريكية التي ذهبت هباء لقد صار واضحاً أن الهدف ليس قناة السويس بل هو عبد الناصر[21].

لقد نجح عبد الناصر في إدارة القناة باستعواض مرشدين من دول اخرى ، مأكدا للولايات المتحدة بأنه لن يسمح للمرشدين السوفيت بإرشاد السفن الأمريكية . وقد أظهر دلاس عدم الوقوف إلى جانب فكرة جماعة المنتفعين بقوله في 2 أكتوبر 1956 م حينما سؤل هل للجمعية أنياب فكان رده " هناك حديث حول أنيابها المخلوعة "[22].

لقد وضح موقف الولايات المتحدة إستنداً للرأي القانوني بحق مصر في التأميم مع ضرورة الإيفاء بالتزاماتها الدولية.

لقد أصبح وضحا التباين في الموقف إعتماداً على مصالح وعلاقات الولايات المتحدة ونظرتها للأمور بصورة مخالفة لحليفيها بريطانيا وفرنسا.

الأمم المتحدة

كانت الدولتان بريطانيا وفرنسا حريصتان على إحالة القضية إلى الأمم المتحدة لإظهار إستنفاذ كافة السبل للوصول إلى تسوية حتى يقدمان على القيام لعمل عسكري مبرر ولذا فإن متخذ القرار في واشنطن كان يدرك خطورة الموقف خاصة وأن تقارير المخابرات الأمريكية أفادت بتعيين الجنرال كتلى كقائد للحملة وأن إيدن كان في حالة مزاجية لا يمكن

التنبؤ بها وهو ما سرب أيضاً لمصر طبقاً لما ورد في كتابات هيكل ونصحت واشنطن القاهرة بإظهار نوعاً من المرونة في قبول المقترحات المقدمة لتفويت الأزمة لكن رغم هذا أصر الإنجليز والفرنسيون إلى وضع مقترحات مضادة غير مقبولة مما أدى إلى الفيتو السوفيتي وانتشار حالة من الامتعاض بين دول الأمم المتحدة نتيجة للموقف الانجلو فرنسي المتعنت.

وهو ما كانت تخشاه واشنطن لقد بدأت طبول الحرب تدق فقد دعا داج همرشلد السكرتير العام للأمم المتحدة الأطراف إلى لقاء من أجل التشاور في 29 أكتوبر 1956م ألا أن الحرب قد بدأت بالتحرك الإسرائيلي بتخطيط من بريطانيا وفرنسا لإيجاد مبرر للتدخل العسكري وهو ما حدث بالفعل[23].

لقد اختلقت أمريكا أسباب الازمة في البداية وخرجت منها بصورة مختلفة انطلاقا من الحفاظ على دورها كحامي للمصالح الغربية رغم أنف حلفائها لقد وضح النمط الإمبراطوري في المواقف وتأكد الدور الأمريكي مستخدمة الدبلوماسية الخفية في إدارة الأزمة The Covert Diplomacy وهو ما قد وضح من تسلسل الأحداث .

الهوامش: -

1 مقابلة مع السفير هنري بايرود في واشنطن، مايو 1984م.

2 Executive session of the Senate F. R. Committee, Vol. VIII, Statement of the Secretary Dulles, 26 June, 1956.

3 Dept. of State Bulletin, July 1956, P.188. "Aswan High Dam release19-7-1956

4 Black: Dulles oral History Collection, Princeton University

5 Eden: Full Circle, PP. 423-24.

6 Foster Cable to State Dept. 26-7-56

7 Eden: Full Circle, OP. Cit. PP. 426-42

8 Mamon, Arthur. Air Operation in the Suez Canal Incident, U.S. Air Force, no date, P.4.

9 Murphy, R. Diplomat among Warriors, P.465.

10 Eisenhower papers, Dulles - Herter series, Box No.5, Folder July 1956. To American Embassy in London, Murphy from Sec. 30 July 1956, Top Secret

11 مقابلة مع السفير هنري بايرود في واشنطن، مايو 1984م.

12 N A R G 218, ccs-092, Note by Sec. to JSC, 31 July

13 Eisenhower papers, Ann Whitman File, Box No 8 NSC meeting of NSC, 7 Sept., 1956, CIA Report

14 Eisenhower, Waging peace, P.41.

15 Eisenhower Lib. Eisenhower papers, Dulles- Herter Series, Box No.5 Dulles 256, from London to: The President, 18-8-5.

16 Dept. of State Bulletin, 29-9-56, Conclusion of London Conference, Statement of 20-8-1956 by Sec. Dulles, P.371.

17 Macmillan: Riding the Storm, 1956-1957, P.109.

18

hower to Eden, 31-8-1956.

19 Macmillan, Op. Cit., P.113.

20 Dept. of State Bulletin, No. 900, Op. Cit., P. 479.

21 د.محمد عبد الوهاب: عبد الناصر والسياسة الخارجية (1952- 1956)م، سلسلة مصر النهضة، 2006، ص 202.

22 د.محمد عبد الوهاب: نفسه، ص208.

23 Neff, Warriors at Suez, P.320.

موقف الإتحاد السوفييتي من تأميم قناة السويس

شيماء خطاب

باحثة دكتوراة- جامعة عين شمس

على الرغم من مضى ما يزيد عن نصف قرن على حرب السويس 1956، فمازال هذا الحدث محل إهتمام المؤرخين والباحثين نظرا إلى ما ترتب عليه من نتائج وتداعيات غيرت مجرى التاريخ، إلى درجة أن أزمة السويس تعد حدا فاصلا في التاريخ المعاصر، فعندها انتهى عصر الإستعمار الأوروبى ومنها بدأت مرحلة جديدة نالت فيها شعوب العالم الثالث حريتها بعد إنفراط عقد الإمبراطورية البريطانية وكذلك الإمبراطورية الفرنسية، وذلك عقب القرار التاريخى بتأميم شركة قناة السويس الذى أعلن عنه جمال عبد الناصر يوم 26 يوليو 1956 ليفاجئ العالم بقرارة هذا الذى استرد به حق مصر الشرعي في القناه، التي كان الاستعمار البريطاني قد اغتصبها من الشعب المصري.

وكان ساسة بريطانيا الاستعمارية يعلمون يقينا منذ مطلع القرن العشرين أن إمبراطوريتهم ستظل باقية تغالب الزمن، طالما بقيت قناة السويس في يد بريطانيا، كان هذا قرار كوكبة العلماء في شتي التخصصات الذين أجتمعوا وأقروا هذه الحقيقة في عام 1909.

لاشك أن عاصفة السويس 1956، من الأحداث المهمة في تاريخ منطقة الشرق الأوسط المعاصر بصفة خاصه، والعالم العربي بصفة عامة وذلك نظرا لما ترتب على هذا القرار من نتائج مهمة وتداعيات لانهائية لم تكن في الحسبان، و إن ما ترتب على قرار التأميم، اتخذ عدة أسماء لدى المؤرخين والباحثين مثل أزمة السويس وحرب السويس، وعاصفة السويس، والعدوان الثلاثي 1956.

ويعتبر الإتحاد السوفييتي حليف إستراتيجي دون منازع في القضية العربية والإتحاد السوفييتي يمثل بدوره أيضا دعما سياسيا لا يمكن الاستغناء عنه في المنطقة العربية. وذلك من خلال تقديمة يد المساعده لمصر بالإضافة لحرصه التام لتفادى اندلاع حرب عالمية ثالثه. والدليل على ذلك استنكاره للعدوان الثلاثي بشده وتسخير كل إمكانياته العسكرية لتخليص مصر من هذا الاعتداء. فالإتحاد السوفييتي هو حليف الأوقات الصعبة وصديق الأزمات.

وقد تناولت الباحثة في تلك الدراسة موقف الإتحاد السوفييتي من تأميم قناة السويس وقسمت الدراسة إلى المحاور الآتية -

أولا - صفقة الأسلحة التشيكية وتداعياتها.

ثانيا- موقف الإتحاد السوفييتي من قرار تأميم قناة السويس.

ثالثا- موقف الإتحاد السوفييتي من العدوان الثلاثي على مصر.

رابعا- تداعيات الموقف السوفييتي من التأميم على المستوى الدولي.

أولا- صفقة الأسلحة التشيكية وتداعياتها.

لقد استطاع التحالف الكبير الذى تشكل من قبل الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفييتي والمملكة المتحدة في الحرب العالمية الثانية من هزيمة الفاشية الأوروبية والتوسعية اليابانية، ولكن بدأ بالانهيار حتى قبل أن تحتل قوات الحلفاء برلين وبعد سنتين، أنهى الحلفاء صداقتهم، حيث بدأت الحرب البارده فترة طويلة التنافس (1947- 1991) حيث كانت الولايات المتحدة الأمريكية تحرض ضد الإتحاد السوفييتي وحلفاء كل منهما وعلى أثرها تحددت العلاقات الدولية تقريبا نصف قرن[1].

ظلت روسيا (الإتحاد السوفييتي سابقا) تلعب دورا فريدا في الشؤون الدولية حتى أصبحت بمثابة جزءا من توازن القوه في كل من أوروبا وأسيا ولكن غير مساهمة في توازن النظام الدولي إلا على نحو متقطع وظلت سياستها تعزف على وتر يخصها وحدها لقرون[2].

أفرز الصراع العربي -الإسرائيلي على حدود غزه عوامل واقعية جديده، فتحت المجال أمام تدعيم نفوذ الإتحاد السوفييتي في مصر، مع ما ترتب على ذلك من تداعيات قادت في اتجاه تصاعد حدة الصراع واكتسابه قوه في الحركة وديناميكية في الفعل انتهت بخوض حرب 1956[3]، ففي الوقت الذى كانت الحكومة المصرية تحاول الحصول على السلاح من الدول الغربية، وبينما كانت الولايات المتحدة وبريطانيا تتردد في تصدير الأسلحة إلى مصر[4]، كان الإتحاد السوفييتي الذى كان يسعى إلى إستغلال الصراع المصرى - الإسرائيلى وحاجة مصر إلى السلاح للوثوب إلى المنطقة العربية يعرض السلاح على مصر وبشروط سخية فتوالت العروض الروسية، باستعداد الإتحاد السوفييتي لتوريد الأسلحة بالكميات الثي ترضى مصر وبالشروط الثي تناسب قدراتها المالية المحدودة[5].

رغم شعور ناصر بأنه في مأزق حقيقي بسبب العرض السوفييتي إلا أنه كان مضطرا لقبوله لأسباب تتعلق بمعنويات الجيش وبأمن مصر وبمركزه الداخلي، وقرر ناصر تأجيل إرسال البعثة العسكرية المصرية الثي تشكلت للذهاب إلى موسكو للإتفاق مع الحكومة السوفييتية بخصوص عرضها إنتظارا للرد القادم من واشنطن[6].

بذل السفير " بايرود " مجهودا حقيقيا لإقناع الإدارة الأمريكية بقبول الطلب المصرى وتسهيل شحن الأسلحة لمصر بكل الوسائل الممكنة لمنع مصر من اللجوء إلى الإتحاد السوفييتي حتى لا يضغط ضباط الجيش في مصر على الحكومة المصرية لقبول العرض الروسي إزاء التباطؤ، ورأت الخارجية الأمريكية أن الإعتبارات السياسية أقوى من المعارضات البريطانية وأكدت أن الإعتراضات الثي ستثار من جانب إسرائيل يمكن التغلب عليها من خلال بيع

قدر مماثل للأسلحة الثي ستزود بها مصر إلى إسرائيل، كما أن التسليم يمكن أن يتم على مراحل وبالتالى لا ينتج عنه تزايد مفاجئ في قدرات مصر العسكرية[7].

كما أكدت أن التقارير الأمريكية الأخيرة أثبتت أن قوة إسرائيل العسكرية تفوق القوة العسكرية لكل الدول العربية مجمعه. بلغ السفير الأمريكى قرار حكومته بتزويد مصر بمعدات عسكرية قيمتها " مليون دولار " كدفعه أولى ولكن عبد الناصر رد بأن إحتياطى مصر من العملة الصعبة لن يسمح بدفع ثمن الأسلحة بالدولار الأمريكى وإقترح أن تسدد مصر الثمن بالعملة المصرية فأخبره السفير بعدم إمكانية قبول هذا العرض[8]، وبرغم أن صفقة السلاح مع الإتحاد السوفييتي يعد من الأمور الخاصة بمصر وحدها وليس لأى طرف أخر حق التدخل في ذلك إلا أن القرار المصرى قد فجر موقفا جديدا يتعلق بمسألة توازن القوى الدولي ومن ثم كان يضع مصر في موقف صدام مع الولايات المتحدة ودول الغرب[9].

فقد أعطى الإتحاد السوفييتي موطئ قدم في الشرق الأوسط ومنحه فرصة للتأثير في مجريات أحداث المنطقة وحرم الولايات المتحدة والغرب من الإنفراد بتقرير مقدرات المنطقة، وأخل بمركزهم كالطرف الأوحد المؤهل لإدارة شئون الشرق الأوسط مما شكل هزيمة دبلوماسية ساحقة للسياسة الأمريكية والغربية في المنطقة، وأنذر ببوادر هزيمة اقتصادية لاحقة[10]، وعلى مستوى التوازن الإستراتيجي الإقليمى فقد أخلت صفقة السلاح السوفييتي بميزان القوى الذى تملية متطلبات أمن إسرائيل فلم تعد إسرائيل مؤمنه ضد خطر التعرض لهجمات من جانب مصر[11].

ونستطيع القول أن صفقة السلاح السوفييتي أدت إلى تحولات مثيره في مسار الصراع واتجاهاته ومواقف أطرافه[12] فبعد الصفقة الثي أبرمت بين مصر وتشيكوسلوفاكيا وهى الصفقة الثي إشترت بموجبها مصر أسلحة من تشيكوسلوفاكيا، لم يتقبل الغرب هذا القرار من مصر وكانت مصر قد تحدثت إلى البنك الدولي العالمي من أجل تمويل مشروع السد العالي ولكن دول الغرب رفضت التمويل وبرر الرفض بأن مشروع السد العالي يؤثر في حقوق بلاد أخرى تشارك في مياه النيل[13].

لكن جاء الدعم من جديد من المعسكر الشرقي والذى تأكد في تصريح السفير السوفياتي في القاهرة أن موسكو سوف تقدم المساعدة لأى دولة عربية. وتسجل وثائق الخارجية الأمريكية أنه ما إن تم توقيع الصفقة حتى بادر جمال عبد الناصر بالإتصال بالولايات المتحدة ليطمأنها إلى حقيقة دوافعه وأن إسترداد الإسلحة السوفيتية هو تأمين حاجات مصر الدفاعية. وأكد أن مصر تريد أن تتفاوض مع إسرائيل من مركز قوه لا من مركز ضعف[14].

اعتبرت إسـرائيل أن صفقة السـلاح التشـيكية قد ألغت قاعدة تفوق العنصر البشرى في الجيش الإسـرائيلي. ولكل ما سـبق من أسباب فقد أصبحت مسألة تدمير الأسلحة السوفيتية الثي سـتدخل الشـرق الأوسـط عن طريق مصر كما أصبح إسـقاط عبد الناصر هدفا تسـعى إلية إسرائيل لتحقيقه بشتى الوسائل العسكرية والسياسية.

ثانيا- موقف الإتحاد السوفييتي من قرار تأميم قناة السويس.

كان جمـال عبـد الناصـر يـدرك تمـام الإدراك أن تأميم القناه سـيكون خطـر جدا وأنه سيكون هناك عدوان من طرف بريطانيا (دولة الاستعمار الأولى) على مصر، وبعد القيام بإعداد خطة وتجهيز نفسه لما يتوقعه أعلن عن تأميم القناه في الخطاب الذى ألقاه في ميدان المنشـية بالإسـكندرية في 26 يوليو 1956 ونزل هذا الخبر كالصاعقة على بريطانيا خاصة وأنها لم تكن تتوقع هذه الجرأة من جمال عبد الناصر واحتجت بريطانيا احتجاجا كبيرا على هذا القرار وعزمت على رد فعل قوى وعنيف تجاهه[15].

يعتبـر تأميـم قنـاة السـويس 1956 من أهم النتائج المترتبة علـى ثورة يوليو 1952، في إطار استكمال مصر لسيادتها من خلال دعمها بالاستقلال الاقتصادي. وتعد تلك التطورات هى حجر الأساس الذى جعل مصر خاصة مسرحا لجولات الصراع العربي- الإسرائيلي من جهـة والأطمـاع الإسـتعمارية من جهة أخرى والذى تجسـد في القيام بعـدوان ثلاثي مرير من طرف كل من فرنسا وبريطانيا بتحالف صهيونى كرد فعل على قرار التأميم نظرا لأنها أكبر الدول المنتفعه من القناه[16].

تعتبر مصر أهم ممر مائى جعلها محط أنظار القوى الإسـتعمارية ومن بينها بريطانيا الثي سـعت للاسـتحواذ على هذه المنطقة، أسـتمرت السـيطرة البريطانية بشـراكة فرنسـية علـى القنـاة منـذ حفرهـا عـام 1859 للانتفـاع بمواردهـا. وكان يطلق عليها إسـم " ميزان التجارة الدولية" . وقد تحولت قناة السويس من منطقة للملاحة والتبادل التجارى إلى قاعدة عسكرية تعد خطرا على الاستعمار، فمع اتفاقية الجلاء البريطاني عن مصر اتخذت حكومة لنـدن وواشـنطن بداية عـام 1953 قـرارا يتمثل في فكرة تأسـيس هيئة للمنتفعـين في القناه لتصبح مكان القاعده العسكرية بهدف حماية القناه ومصالحها الاقتصادية[17].

تعتبر قناة السـويس ممر وطريق للسـفن المحملة بأنابيب البترول إلى دول الغرب، ولم تكن حكومة مصر تتحصل من أرباح وإيرادات هذه القناه إلى القدر الضئيل، حيث بلغ دخل القنـاه حـوالى 35 مليـون جنيهـا مصـرى أى 100 مليـون دولار 1955 لم تنتفـع مصـر من

إيرادات القناه حيث كانت أرباحها تنتقل بالكامل مباشرة إلى شركة القناه[18].

وكانت هناك عدة أمور أدت إلى تصاعد الأمر قبل تأميم القناه.

1 - **تأسيس حلف بغداد**

بدأت بريطانيا عن طريق وزير خارجيتها " إيدن" بعد إتفاقية جلاء القوات البريطانية عن مصر 1954 إقناع مصر بضرورة إقامة حلف عسكرى دفاعى عن منطقة الشرق الأوسط. وان تقوم الدول العربية بمساندة هذا الحلف. وبدأ الخوف أكثر من تقربات الإتحاد السوفييتي. فأدى هذا إلى إنشاء ما عرف ب "حلف بغداد " [19]. يعتبر هذا الحلف من بين الأدوات الاقتصادية التي اعتمدت عليها بريطانيا لمناهضة ومكافحة النظام الشيوعي في عدة مناطق مختلفة من العالم[20].

أبدت الدول العربية معارضتها لحلف بغداد فور الإعلان عنه فالرأي العام العربي لا يريد عودة نفوذ الدول الغربية إلى أقطارها ومن أوائل تلك الدول العربية المعارضة "مصر ". ونجح ناصر في إقناع الجماهير العربية بضرورة إفشال حلف بغداد ودعا الدول العربية للإجتماع لإتخاذ موقف إزاء حلف بغداد 1955 وبالتالى رفضت الحكومة السوفياتية الدخول في حلف بغداد وأعلنت معارضتها له وايدت الدول الرافضه له ومن بينها مصر[21].

2 - **سحب عرض تمويل مشروع السد العالي**

كان مشروع تمويل السد العالي يعد من اهم المشاريع الاقتصادية التنموية الثي صممت مصر على تنفيذها[22]. تقدمت حكومة الإتحاد السوفييتي وأعلنت عن إستعدادها لتمويل السد العالي وأن تؤجل مناقشتها حول هذا العرض حتى تنتهى الحكومة السوفيتية من محادثاتها مع البنك الدولي الذى وافق بعد ذلك على تمويل المشروع. في المقابل سحبت كل من بريطانيا وأمريكا تمويل المشروع وبررت بأن إقتصاد مصر ضعيف وليس مستعد لتمويل المشروع. فقام جمال عبد الناصر بتأميم القناة في 26 يوليو 1956 ليستخدم إيراداتها وأرباحها في بناء السد العالي[23].

وجاء خطاب عبد الناصر وإعلان تأميم قناة السويس بتاريخ 26 يوليو1956. وكان إعلان هذا التأميم رسالة موجهة من طرف عبدالناصر لبريطانيا وفرنسا المساهمين في تأسيس القناه ليخصص عبد الناصر إيرادات وموارد القناه بعد تأميمها لبناء وتشييد سد أسوان العالي وكان هدف التأميم تخليص القناه من السيطره الأجنبية عليها خاصة من طرف كل من بريطانيا وفرنسا وإعادة القناه لأصحابها الشرعيين[24].

اما عن موقف الدول الغربية، قامت دول القناه بسحب الخبراء من القناه مما ساهم في شل حركة المرور بها، وكذلك قامت بتجميد جميع أموال مصر وأراضيها في البنوك التابعة لها. وأنضمت إليها امريكا فإزدادت قيمة الأموال المصرية الثي تم تجميدها على القيمة المالية التابعة لشركة القناه وأشتدت حملة رئيس الوزراء البريطاني " إيدن" ضد مصر.

ثالثا- موقف الإتحاد السوفييتي من العدوان الثلاثي على مصر.

أدى إقدام الزعيم جمال عبد الناصر على تأميم قناة السويس في 26 تموز 1956، إلى ظهور ما عرف ب" أزمة السويس "[25] شعرت فرنسا وبريطانيا بدنو أجل وجودهما ونفوذهما في المشرق العربي، واتفقتا مع الكيان الصهيوني على خطة يبدأ بموجبها الكيان الصهيوني بتنفيذ العدوان على مصر بذريعة انطلاق الهجمات الفدائية من أرض سيناء ضده بينما يكون التحرك الفرنسي البريطاني على مصر بحجة حماية الملاحة في قناة السويس[26].

بدأ العدوان على مصر في 29 أكتوبر 1956 بالاتفاق مع فرنسا وبريطانيا بحجة حماية المرور عبر القناه. وقامت كل من فرنسا وبريطانيا بتوجية إنذار إلى مصر أكد بوجوب إيقاف العمليات الحربية. وأكد الإنذار على وجوب موافقة مصر على إنزال قوات بريطانية وفرنسية في مدن بورسعيد والإسماعيلية وكان من الطبيعى أن ترفض مصر الإنذار لما فيه من مساس بإستقلالها[27].

وبهذا الرفض بدأت الصفحة الثانية من العدوان بأن قامت الطائرات الفرنسية والبريطانية في 31 تشرين الأول بضرب القاهرة والإسكندرية ومنطقة القناه وغيرها من المدن المصرية[28].

قاوم الشعب العربي في مصر دول العدوان مقاومة بطولية في المدن التي تعرضت للعدوان وحظى صمود الشعب المصرى بتأييد واسع النطاق على المستويين العربي والعالمي[29].

فعلى الصعيد العربي أدى العدوان الثلاثي إلى ردود فعل عربية قوية على المستوى الرسمي والشعبي استنكارا له. وسارع الملك حسين إلى مهاتفة عبد الناصر ليعرب عن استعداده لمساعدة مصر عسكريا. كذلك فعل الملك سعود الذى وضع مواردة وجيشه في خدمة مصر، وقام بتعليق العلاقات الدبلوماسية مع بريطانيا فرنسا. ومنع تصدير النفط السعودي إليهما، أما سوريا فقد عرضت على عبد الناصر مهاجمة الكيان الصهيوني، ولم يكتف بقطع العلاقات الدبلوماسية مع بريطانيا وفرنسا بل قام مجموعة من السوريين بتفجير محطات الضخ التابعة لشركة نفط العراق (I.p.c)[30]. والثي تمر أنابيبها عبر سوريا مما أعاق

وصول النفط إلى موانئ التصدير في البحر المتوسط[31].

وتعرضت دول العدوان إلى ضغوط دولية عديده أبرزها الإنذار السوفييتي والتدخل الأمريكي وأجبرتها على وقف العدوان في 7 تشرين الثاني 1956 وبدأت بالانسحاب من مصر وتم جلاء القوات البريطانية بشكل نهائي في 23 كانون الأول 1956، وفشل العدوان في تحقيق الأهداف الثي كانت مرسومه له[32].

رابعا- الموقف السوفييتي من العدوان الثلاثي على مصر.

كان الإتحاد السوفييتي في طليعة الدول الثي شجبت العدوان الثلاثي على مصر والذى لاقى معارضة وتنديد من قبل معظم دول العالم. فالإتحاد السوفييتي حليف إستراتيجي دون منازع في القضية العربية فهو يمثل بدوره دعما سياسيا لا يمكن الاستغناء عنه في المنطقة العربية وحفظ التوازن الدولي فيها. وذلك من خلال تقديمه يد المساعدة لمصر بالإضافة لحرصه التام لتفادى اندلاع حرب عالمية ثالثه. والدليل على ذلك استنكاره للعدوان الثلاثي بشده وتسخير كل إمكانياته العسكرية لتخليص مصر من هذا الاعتداء.

جاء الرفض السوفييتي للعدوان على مرحلتين تمثلت الأولى بالتنديد والاستنكار، واستمرت إلى 4 تشرين الثاني 1956، عندما تمكن السوفييت من القضاء على الثورة الثي استهدفت إسقاط النظام الشيوعي في المجر[33] كانت المبادرة الأسرع للولايات المتحدة الأمريكية عندما دعت مجلس الأمن إلى الإنعقاد بشكل عاجل لبحث إعتداء القوات الصهيونية على الأراضى المصرية وتقدمت الولايات المتحدة بمشروع يتضمن مطالبة الكيان الصهيوني بسحب قواته فورا إلى ما وراء خطوط الهدنة[34].

كما طالبت الأمم المتحدة أن تساعد على ضمان سلامة اتفاقية الهدنه، وأن تمتنع الأمم المتحدة عن تقديم أي مساعدة للكيان الصهيوني مادام لا يخضع لهذا القرار، وأيد الإتحاد السوفييتي المشروع الأمريكي وطالب مندوبه في مجلس الأمن (سوبولوف) بإدخال تعديل على المشروع يقضى بأن (تقبل كل الأطراف) وقف إطلاق النار وابقى على النص (مصر وإسرائيل) لتفويت الفرصة على أية محاولة لتأجيل التصويت على المشروع. غير ان المشروع سقط أمام الفيتو البريطاني والفرنسي[35].

ويبدو من خلال سير المحادثات أن الإتحاد السوفييتي كان مترددا في بادئ الأمر في إتخاذ موقف حازم ضد دول العدوان ومكتفيا بالتنديد الإعلامي والدبلوماسي، كما حدث عندما طلب من الجمعية العامة للأمم المتحدة في اجتماعها الذى عقد في 30 تشرين الأول

1956 للنظر في العدوان، أن تقوم بإدانة العدوان وإيقافه[36].

وكنوع من الدعم لمصر أصدرت الحكومة السوفيتية بيانا إستنكرت فيه العدوان على مصر، وأكد البيان على أن إسرائيل تعمل كأداة في يد الأوساط الإمبريالية الرامية إلى إعادة نظام الإستعباد الإستعمارى إلى الشرق، وجاء في البيان أيضا : (أن الطريق الذى أتخذته الدوائر الحاكمة المتطرفة في إسرائيل هو طريق إجرامى وخطير على دولة إسرائيل نفسها قبل كل شئ)[37].

وبرز جليا هذا الدور السوفييتي من خلال مندوبه السامي في مجلس الأمن بقوله " إن الغزو المدبر يأتي من دولتين من الدول الدائمة في مجلس الأمن وهما بهذا يخترقان ميثاق الأمم المتحده وتهددان السلام العالمى والشرعية الدولية وتحاولان حل مسألة قناة السويس باستخدام القوه. مما يثبت أن العدوان الإسرائيلى كان مدبرا للتمهيد لهذا الغزو البريطاني والفرنسي ".

وقد جاء الإنذار السوفييتي على لسان رئيس الوزراء بولغانين في 5 تشرين الثاني 1956 بالقول : " ماذا سيكون موقف بريطانيا لو أن دولا أقوى منها هاجمتها بكافة أنواع الأسلحة الحديثة، ومنها الأسلحة الصاروخية ؟ من الممكن أن تتطور الحرب في مصر إلى حرب عالمية ثالثه ! وقد عزمنا العزم على استخدام القوه لسحق المعتدين، وإعادة السلام إلى ربوع الشرق "[38].

وبعث بولغانين برسالة إلى الرئيس الأمريكى ايزنهاور جاء فيها : (إن الإتحاد السوفييتي والولايات المتحدة، هما الدولتان الكبريان اللتان تملكان جميع أنواع الأسلحة الحديثة بما في ذلك الأسلحة الذرية والهيدروجينية ولدى الولايات المتحدة أسطول قوى في منطقة البحر الأبيض المتوسط، ويملك الإتحاد السوفييتي أيضا أسطولاً وسلاحا جوياً وقوياً. وأن الإستخدام المشترك والسريع لهذه الوسائل سيكون ضمانا لإنهاء العدوان ضد الشعب المصرى وشعوب الشرق العربي) وكانت قوة الرسالة دافعاً للسفير الأمريكي في موسكو (تشارلز يوهلن) بأن يبعث برسالة إلى حكومته أوصى فيها بوقف إطلاق النار في الشرق الأوسط بأسرع ما يمكن وذلك (لوقف التهديد السوفييتي بإتخاذ عمل عسكرى) [39].
وكان لهذا كله اثره في الرئيس الأمريكي ايزنهاور.

ومن أجل الحفاظ على السلام بعث " بونغالين " في 5 نوفمبر 1956 برسالة وإنذار إلى " بن غوريون " و" انطونى ايدن" و " غى مولييه" تهدد فيه الحكومة السوفيتية من خلالها ضرب لندن بالصواريخ وتشكك أيضاً في شرعية وجود الكيان الصهيوني. وتم التأكيد

في هـذا الإنـذار على عزم الحكومة السـوفيتية علـى ضرب لندن بالصواريخ وإسـتخدام القوه لسحق المعتدين ونشر السلام في ربوع الوطن العربي. فأدى هذا الإنذار أيضا إلى إحتجاجات دول العالم الأخرى الثي تقضى بضرورة اجتماع الجمعية العامه للأمم المتحده لدراسة المسألة وإيجاد حل لها[40].

لم يقتصر موقف الإتحاد السوفييتي على إرباك القوه الأنجلوفرنسيه –الصهيونيه فقط لكنه زاد من الضغط على الولايات المتحده نظرا لأن جدية الإتحاد السوفييتي جعلت الولايات المتحـده أشـد رفضاً وإدانـه للعدوان الواقع على مصـر من جهة وأكثر ضغطـاً على بريطانيا وفرنسا للتنازل عن منطقة القناه وترك شؤنها لمصر من جهة أخرى[41].

رابعا- تداعيات الموقف السوفييتي من التأميم على المستوى الدولي.

اسـتنكرت الجمعيـة العامـة للأمم المتحدة غزو مصر فأصدرت بيـان بوقف إطلاق النار فورا وسحب القوات الأجنبية المعتدية وعودة الملاحة في قناة السويس وتأمينها وأمام قرارات الأمم المتحدة تم إنسحاب القوات الخاصة بالدول المعتدية في 4 ديسمبر 1956[42].

أمـا عـن تداعيـات العدوان الثلاثـي فقد كان هنـاك تداعيات إيجابيه وتداعيات سـلبيه نذكرها فيما يلى :

التداعيات الإيجابيه

1. تزكية الوعى العربي للنضال ضد الاستعمار والتحرر
2. تحرر الاقتصاد المصري من سيطرة وأطماع الاقتصاد الأجنبي.
3. عودة الملاحة في قناة السويس.
4. توثيق العلاقات السوفيتية المصرية.
5. بداية توطيد النفوذ السوفييتي في المنطقة.
6. تثبيت حكم عبد الناصر في مصر.

التداعيات السلبية

1. إلحاق ضرر بالجيش المصري وقلة عدده.
2. خسائر في الطيران المصري والدبابات العسكرية.
3. خسائر ماديه كبيره.
4. الخلاف بين عبد الناصر وعبد الحكيم عامر وإنعكاسها على الجيش.

5. مرور السفن الصهيونية في مضيق تيران والذى يعتبر بدوره أخطر تطورات الصراع الصهيوني -المصري.
6. تمكين إسرائيل من التمتع بمزايا التموقع بين المتوسط والأحمر (42).

تداعيات العدوان الثلاثي على المستوى الدولي.

1. ضعف قوة وإقتصاد دول الاستعمار القديم (فرنسا- بريطانيا) مقابل تعاظم قوة أمريكا والإتحاد السوفييتي.
2. فقدان مصانع البترول الوارد من الشرق الأوسط بسبب تعطيل الملاحة في القناه أثناء العدوان.
3. تراجع النفوذ الرأسمالي في المنطقة وظهور ما يسمى بتوجه مصر نحو المعسكر الشرقي في إطار الحرب الباردة.
4. بروز مجموعه من التحرر في البلدان العربية بعد اهتزاز هيبه دول الاستعمار.
5. تعاظم نفوذ وقوة الإتحاد السوفييتي في منطقة الشرق الأوسط وتغير توازن القوة العالمي[43].

الهوامش: –

1 هنرى كسنجر : النظام العالمى " تأملات حول طلائع الأمم ومسار التاريخ " ترجمة: د. فاضل جكتر، دار الكتاب العربي، لبنان 2015، ص–1 120.
2 نفسه.
3 فاديه سراج الدين : المواجهة مصر وإسرائيل –1952 1956 ط1، القاهرة 2002، صـ 111.
4 دونالدنيف / ترجمة / عبد الرؤوف أحمد عمرو : عاصفة على السويس " أيزنهاور يأخذ أمريكا إلى الشرق الأوسط "، دار الكتب والوثائق القومية، المركز القومي للترجمة، العدد (2265)، ط1 2015.
5 أحمد يوسف القرعى واخرون : أربعون عاما على الوحدة المصرية السورية، د. ط. مركز الدراسات السياسية والإستراتيجية، القاهرة، 1999، صـ 55.
6 لطيفه سالم : أزمة السويس –1954 1957، جذور أحداث ونتائج، د.ط، مكتبة مدبولي، القاهرة، د . ت، صـ 133.
7 محمد مصطفي صفوت : إنجلترا وقناة السويس –1954 1956، د. ط. المكتبة التجارية الكبرى، مصر، د.ت. ص، صـ 224.
8 المرجع السابق والصفحة.
9
10 فاديه سراج الدين : مرجع سبق ذكره، صـ 139.
11 نفسه.
12 المرجع السابق، صـ 143
13 صدام حسين بوحوه، لخضير بلقليل : الوحده بين مصر وسوريا –1958 1961، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، صـ 19.
14 المرجع السابق، صـ 20، فاديه سراج الدين، مرجع سبق ذكره، صـ 144.
15 صدام حسين بوحوه، مرجع سبق ذكره، صـ20.
16 ايمان بوخشيم، حميده فاسخ : تأميم قناة السويس بين النهضه الإقتصاديه والمطامع الإقليمية (–1952 1956)، رسالة ماجستير 2016، جامعة العربي التيسى _ كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم التاريخ والأثار، 2016، صـ 42.
17 المرجع السابق، صـ –42 43.
18 المرجع السابق، صـ 44
19 المرجع السابق، صـ 45.
20 المرجع السابق، صـ 46.
21 المرجع السابق، صـ 47.
22 المرجع السابق، صـ 48.
23 المرجع السابق، صـ 49.
24 لمزيد من التفاصيل حول أسباب أزمة السويس، أنظر محمد حسنين هيكل : قصة السويس، أخر المعارك في عصر العمالقة (بيروت، ط6، 1985) ص ص –127 140.

25 تيرنس روبرتسون : أزمة القصة السرية لمؤامرة السويس، تعريب، خيرى حماد (مصر ، دار المعارف، 1965) ص ص 285 - 290.
26 صحيفة الأهرام المصرية، عدد (25533) الصادر بتاريخ 31\ 10 \1956.
27 نفسه.
28
29 أختصارا ل Iraq PETROLEUM COMPANY
30 نفسه.
31 نفسه.
32 أديب صالح اللهيبي : العلاقات السورية السوفيتية (1946- 1967) دراسة تاريخية، ط1، 2012، صـ 157.
33 المرجع السابق والصفحة.
34 نفسه.
35 محمد حسنين هيكل : ملفات السويس، مرجع سبق ذكره، صـ 553.
36 نفسه.
37 ويلتون واين : عبد الناصر " قصة البحث عن الكرامه " بيروت / دار العلم للملايين، 1959، ص 221.
38 نفسه.
39 ايمان بوخشيم، حميده فاسخ، مرجع سبق ذكره، صـ 76.
40 نفسه والصفحة.
41 المرجع السابق، صـ 78 - 79.
42 المرجع السابق، صـ 80- 81.
43 المرجع السابق، صـ 82- 83.

موقف ألمانيا الاتحادية من تأميم قناة السـويس

أ.د. وجيه عبد الصادق عتيق
كلية الآداب - جامعة القاهرة

لدراسـة الموقـف الألمانـي من تأميم قناة السـويس علينا أولا أن نتعـرف على موقع ألمانيا الاتحادية داخل الخريطة السياسية للكتلة الغربية في ذلك الوقت، من حيث القدرات والإمكانات والأدوار التي وزعت على أعضاء هذه الكتلة خلال حقبة الخمسينات والستينات.. فمن خلال النظر إلى الاستراتيجية العامة للتحالف الغربي آنذاك يمكن لنا من قبيل التبسيط أن نقسم موقف دول هذا التحالف – خلال نفس الحقبة – من مصر إلى ثلاث مجموعات.

المجموعة الأولى : مجموعة دول رئيسية، وهي القوى الفعالة والمؤثرة في السياسة الغربية وتشمل بالترتيب حسب درجة عنف اجراءاتها ضد مصر كل من : بريطانيا وفرنسا والولايات المتحـدة الأمريكيـة، وهـذه القوى كانت تخطط فيما بينها لإزاحة جمال عبد الناصر من على مسـرح السياسـة في مصـر، كمـا أنها كانت على اتصـال وثيق فيما بينها لتبادل المشـورة حول تنفيـذ خططهمـا الاسـتراتيجية بصفة عامة تجاه مصر، وتتـولى في نفس الوقت توزيع الأدوار على باقي الحلفاء.

المجموعـة الثانيـة : مجموعـة دول مسـاندة، وهـي القـوى المعاونـة والمتجاوبـة مع خطط المجموعة الأولى، وتشمل بالترتيب حسب درجة مساندتها وقدراتها كل من : ألمانيا الاتحادية وإيطاليا وهولندا وبلجيكا والدانمارك، وهذه الدول كانت تتلقى التوجيهات السياسية من دول المجموعـة الرئيسـية، ويُحدد لكل منها الدور المسـاعد لها في إنجـاح خطط الغرب، حيث يتم إخبارها بحدود ومعالم هذا الدور قبل تنفيذ تلك الخطط.

المجموعـة الثالثـة : مجموعـة دول ثانوية، وهي الدول الجانبية أو الهامشـية في مجموعة الكتلـة الغربيـة، والـتي كان لا يسـند إليهـا أيـة أدوار مُهمة، كمـا كانت تتعرف علـى تطورات الموقـف بـين القوى الأوربية ومصر عن طريق وكالات الأنباء، وتشـمل هذه المجموعة، النمسـا وأسبانيا والبرتغال وبعض دول البلقان والدول الاسكندنافية.. وكان لا يعول عليها كثيرا، وأن كانـت بحكـم وقوعها تحت مظلة الحماية العسـكرية للغرب تعلن باسـتمرار تأييدها الضمني لسياسته تجاه مصر.

ولمـا كانـت ألمانيـا الإتحادية مـن بين الدول المسـاندة للسياسـة الغربية تجـاه مصر، فقـد عانـت العلاقـات المصرية الألمانيـة كثيرا رغم أنف الجانبين المصـري أو الألماني في أثناء

تفاقم أزمة السويس، كما ارتبكت مرات عدة من جراء تعقيدات السياسة الدولية خلال فترة الحرب الباردة بين الغرب والشرق.. إذ كان علي ألمانيا الاتحادية خلال تلك الفترة - كأحد نتائج الحرب العالمية الثانية - أن تقف على رأس الدول التي تلعب دورا قويا في إنجاح مختلف خطط الغرب الاستراتيجية بكافة السبل العسكرية والسياسية والاقتصادية، في أنحاء متفرقة من العالم بصفة عامة، وتجاه منطقة الشرق الأوسط ومصر بصفة خاصة، وذلك خلال المراحل التي مرت بها علاقة مصر بالقوى الغربية العظمي. حيث تأثرت العلاقات المصرية الألمانية بحركة المد والجزر في علاقة مصر بتلك القوى العظمى من ناحية، وبعقدة الذنب التي سيطرت على الألمان تجاه اليهود من ناحية أخرى.

ففي المرحلة التي أعقبت تأميم القناة واشتعال أزمة السويس حاولت الحكومة المصرية أن تنأي بعلاقاتها مع ألمانيا الاتحادية بعيدا عن العواصف، متصورة بذلك أنه يمكن ابعاد العلاقات المصرية الألمانية عن تيارات السياسة الدولية أو مضاعفات العلاقة الخاصة بين ألمانيا الاتحادية وإسرائيل .. في حين كانت الحكومة الألمانية من منطلق دورها المساعد لاستراتيجية الغرب في الشرق الأوسط تقوم بتنفيذ ما يطلب منها بكل دقة في مرحلة الصدام بين مصر وقوى الغرب الرئيسية، وذلك علي سبيل المثال بتقديم المساعدات العسكرية لإسرائيل بشكل سري من ناحية، وبتأييد الغرب في أزمة السويس بشكل علني من ناحية أخرى.

ولكي نتتبع موقف المانيا الإتحادية من تأميم قناة السويس علينا أن نعود بالزمن قليلاً لكي نتعرف علي الأجواء التي سبقت قرار هذا التأميم، فمنذ عام 1954 بدات تلوح في الأفق احتمالات استعمال القوة من جانب القوى الغربية ضد عبد الناصر. ومنذ النصف الثاني لعام 1956 زادت هذه الاحتمالات حتى أصبحت - كما تصور الغرب - ضرورة ملحة بعد ان أصبح جمال عبد الناصر الشخصية السياسية الأولى في مصر، وبعد أن تمكن بمقدرته الفائقة في الخطابة السياسية وبالإذاعة والصحافة المصرية من تجنيد الجماهير العربية بحماس منقع النظير ضد النفوذ الغربي وخططه في العالم العربي، خاصة وأن هذه الجماهير وجدت آنذاك في شخص عبد الناصر تجسيدا حيا لتطلعاتها القومية، فانقادت إليه - رغم أنف الغرب وبعض حكوماتها - من المحيط إلى الخليج تحت شعار التخلص من الاستعمار.

وللقوى الغربية العظمى تدابير شبه معروفة في معاقبة من يخالفها من دول العالم الثالث في التوجه السياسي والاقتصادي، أو من يقاوم خططها الاستراتيجية. ومن وجهة نظر الغرب فقد حق على عبد الناصر أن تتخذ ضده مختلف أنواع هذه التدابير، والتي تبدأ من قطع

الإمدادات العسكرية ثم الضغوط الاقتصادية المتزايدة، حتى الوصول إلى التآمر لقلب نظام الحكم بالقوة أو ضربه عسكريا.. وبالنسبة لعلاقة عبد الناصر بقوى الغرب كانت هناك أفعال وردود أفعال متبادلة بين الطرفين ساعدت على زيادة حدة التباين بينهما على شتى المستويات.

ولعل أول تدابير معاقبة جمال عبد الناصر ما جاء في شكل امتناع الغرب والولايات المتحدة الأمريكية على وجه الخصوص عن إمداد مصر بحاجتها الدفاعية من السلاح، الذي ألحت في طلبه بعد الهجوم الإسرائيلي على غزة في فبراير 1955. ومن المعروف أن جمال عبد الناصر رد على هذا الموقف الأمريكي بالتوجه على الفور إلى الكتلة الشرقية المنافسة للغرب وعقد معها ما أشتهر آنذاك بصفقة الأسلحة التشيكية[1].

ثم جاءت بعد هذا مرحلة الضغوط الاقتصادية، حيث اتخذت الولايات المتحدة الأمريكية بالاتفاق المسبق مع بريطانيا والبنك الدولي في 19 يوليه 1956 قرارها بعدم تمويل السد العالي .. ومن يتتبع المفاوضات المطولة التي أجرتها مصر مع تلك القوى الغربية والبنك الدولي حول تمويل بناء السد العالي في أسوان يلاحظ أن هذه القوى حاولت إغراء عبد الناصر ومساومته بالعدول عن مناهضة الغرب مقابل موافقتها على تمويل المشروع، فقد أُعلن أكثر من مرة خلال النصف الأول من عام 1956 في واشنطن ولندن عن الاستعداد لبناء السد العالي في حالة توقف عبد الناصر عن إثارة العالم الثالث ضد المصالح الغربية[2].

وعندما تبين للقوى الغربية العظمي صعوبة مساومة عبد الناصر وعدم إمكانية جعله حليفا لها على اكثر تقدير أو حتى اتخاذه صديقا على أقل تقدير، صدر قرار سحب تمويل مشروع السد عنيفا وقاسيا، ليعكس مدى نفاذ صبر الغرب ورغبته الجامحة في إبعاد هذا الرجل عن المسرح السياسي في مصر .. ثم أعقب ذلك وبعنف أشد وسرعة خاطفة رد جمال عبد لناصر بتأميم قناة السويس في 26 يوليه 1956. وكان قرار التأميم برغم كل مبرراته الوطنية فرصة مواتية للقوى الغربية لكي تنتقل إلى مرحلة الإجراءات العقابية والعسكرية لإزاحة الرئيس جمال عبد الناصر.

ويبدو أنه كان أمام عبد الناصر فرصة مواتية ليتعامل مع الغرب بشكل أفضل، لو توفر لديه قدراً معقولاً من الخداع السياسي المتعارف عليه في العلاقات الدولية، حيث أن هذا الأسلوب وفي اللحظات الحرجة على الأقل كان كافيا لإنقاذ الموقف من الإنزلاق الذي بلغه في صيف 1956 .. ولكن عبد الناصر وهو الشاب الممتلئ بالحيوية السياسية كان كثيرا ما يتصرف خلال تلك الفترة بمنطق العقلية الثورية ذات الطابع الشرقي !!

تؤكد لنا المصادر الرسمية المصرية ان البديل الأول عند عبد الناصر في حالة سحب أمريكا وبريطانيا والبنك الدولي تمويل مشروع السد العالي كان هو اللجوء لألمانيا الاتحادية وشركاتها الكبرى والشهيرة في مجال الإنشاء والتعمير لكي تتولي هي بناء المشروع .. ولهذا الغرض ذهب حسن إبراهيم - أحد كبار مساعدي عبد الناصر والمقربين إليه آنذاك - إلى ألمانيا الاتحادية في مهمة خاصة، وهي استطلاع رغبة بعض الشركات الألمانية في تنفيذ المشروع والتباحث مع الحكومة الألمانية حول تقديم القروض المالية له وذلك قبيل إعلان القوى الغربية سابقة الذكر لقرار سحب تمويل بناء السد بوقت قصير، وهذا يؤكد لنا أن عبد الناصر كان من جانبه على يقين بأن تراجع تلك القوى الثلاث عن التمويل كانت خطوة آتية لاريب فيها[3].

وينفي حسن إبراهيم، عضو مجلس قيادة الثورة آنذاك، في حديثه الخاص لنا، حول رحلته إلى ألمانيا الاتحادية، أن يكون إيفاده إلى هناك في ذلك التوقيت مناورة من جانب عبد الناصر، أو أنه حاول أن يجعل مباحثاته حول بناء السد ورقة ضغط على أمريكا وبريطانيا حتى لا تقدم تلك الدول على خطوة سحب التمويل. ويؤكد حسن إبراهيم ان مصر كانت بالفعل ترغب في قيام الألمان ببناء السد العالي في أسوان لو وافقت الحكومة الألمانية على تمويل المشروع، وأن عبد الناصر كان صادقا تماما في هذه الرغبة، ثم يؤكد حسن إبراهيم ايضا ان عبد الناصر كان على بينة من استحالة استخدام ألمانيا الغربية في مناورة ضد قوى غربية اخرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا .. ويضيف حسن إبراهيم أن بعد الناصر أبلغه عند تكليفه بالسفر إلى ألمانيا الغربية بأن النجاح في إقناع الألمان ببناء السد العالي سوف يعد مكسبا كبيرا لمصر بالدرجة الأولى، ويعوضها عن تراجع أمريكا وبريطانيا المتوقع، حيث كان ينظر إلى الألمان على أنهم خير من يعتمد عليهم في مثل هذه المشاريع الضخمة[4].

ويضيف نفس المصدر أنه كانت هناك عدة قناعات هامة من وجهة عبد الناصر دفعته لمفاتحة الحكومة الألمانية الاتحادية في القيام ببناء السد العالي ..

القناعة الأولى : ولها أبعادها السياسية المصرية وتتمثل في أن عبد الناصر كان لا يريد من جانبه إغلاق كافة الأبواب مع الغرب. ولجوءه إلى ألمانيا الاتحادية يعد إشارة واضحة منه على أنه ما زال راغبا في تحسين العلاقات المصرية الغربية، على أنه ما زال راغبا في تحسين العلاقات المصرية الغربية، حيث كان عبد الناصر يرى في قيام ألمانيا الغربية - ذلك العضو الفعال في التحالف الغربي - ببناء السد العالي حضورا غربيا لفترة طويلة في مصر . ومبعث

للأمل في أن يساهم هذا الحضور أو الوجود الألماني بشكل أو بآخر في وقف التدهور المتزايد لعلاقة القاهرة بالقوى الغربية الكبرى.

القناعة الثانية : ولها اعتباراتها التكنولوجية وتتمثل في عدم تحمس عبد الناصر في اللجوء إلى الكتلة الشيوعية في المجالات الهندسية وبناء السدود. فعبد الناصر الذي توجه دون تردد إلى الكتلة الشرقية عندما تعلق الأمر بالسلاح عام 1955 هو نفسه الذي لم يتوجه اليهم بنفس السرعة عندما تعلق الأمر ببناء السد العالي عام 1956 أو بعض المشاريع الاقتصادية الكبرى بعد ذلك. وهذا وأن دل على شيء إنما يدل على ان عبد الناصر كان لا يثق كثيرا في المستوى الهندسي والعلمي لدى دول الكتلة الشرقية، كما انعكس في رغبته القوية في الاحتفاظ بمسافة بعيدة بينه وبين الشيوعيين، وكثيرا ما كان الغرب هو الذي يجبره على تضييق هذه المسافة .

القناعة الثالثة : فكانت له مبرراتها الاقتصادية والدولية وتتلخص في أن عبد الناصر كان يتصور أن الغرب لن يسمح بترك مشروع مثل السد العالي - ذلك المشروع الذي يستغرق بناءه عدة سنوات - من بين يديه لتتلقفه الكتلة المنافسة. كما كان عبد الناصر يتوقع أنه حتى في حالة تراجع بريطانيا وأمريكا عن تمويل المشروع فإن هذه الدول سوف تسعى بشكل غير مباشر وعن طريق طرف ثالث من معسكرها لإبقاء المشروع في دائرة المعسكر الغربي، وحتى لا يتكرر فتح المجال أمام الاقتصاد الشيوعي بعد ظهور السلاح الشيوعي في مصر .. بل أن عبد الناصر كان يتوقع ان يدفع الغرب بإحدى دول الصف الثاني - استشف أنها ألمانيا الاتحادية - لتتولى بناء السد العالي نيابة عنه وبذلك يتم تضييق المجال في مصر أمام المعسكر الشيوعي. كما كان يعتقد ان توجهه إلى ألمانيا الاتحادية أنما يسهل للغرب طريق اختياره لهذه الدولة من بين دول الصف الثاني.

القناعة الرابعة : فكانت لها خلفياتها التاريخية، فقد كانت بعض الشركات الألمانية سباقة في الاهتمام بالمشروع وقد أجرت بالفعل دراساتها الفنية حول موقع بناء السد العالي كما أنها كانت قد أتمت رسوماتها الهندسية المتكاملة لمشروع السد منذ عام 1953، وكانت هذه الشركات الألمانية المتخصصة في بناء السدود ومنها شركة هوخ – تيف إسن – Hoch Tief Essen قد قدمت دراساتها حول المشروع للحكومة المصرية آنذاك وحازت على تقدير وإعجاب المتخصصين المصريين وتأييد وحماس القيادة المصرية لإسناد مهمة بناء السد للألمان الغربيين. وتحقيقا لهذه الرغبة والمبررات السابقة توجه حسن إبراهيم إلى الحكومة الألمانية[5].

وصل حسن إبراهيم إلى ألمانيا الاتحادية في الأول من يوليه 1956 - أي قبل صدور قرار سحب التمويل من جانب أمريكا وبريطانيا والبنك الدولي بوقت قصيرفي مهمة محددة، ودون إعلان مسبق عنها. وفور وصوله أجرى عدة اتصالات مكثفة وعلى أعلى المستويات مع الشركات الألمانية صاحبة دراسات وتصميم مشروع السد العالي. وقد وقف منها على جدية استعدادها للقيام ببناء السد. والجديد هنا هو أن هذه الشركات أعربت عن إمكانية بناء السد بتمويل غربي مائة في المائة ودون الحاجة إلى مساعدة البنك الدولي او أطراف دولية أخرى وذلك في حالة تعاون الحكومة الاتحادية مع هذه الشركات في تقديم قرض تمويل مشترك إلى الحكومة المصرية ..

ويضيف حسن إبراهيم بأنه شعر بالتفاؤل للغاية نتيجة لمباحثاته مع رؤساء مجالس إدارات هذه الشركات، وتولد لديه الإحساس بأن السد - كما يريد عبد الناصر - سيبنى بالتكنولوجيا الغربية المتقدمة حتى في حالة تراجع القوى الغربية الكبرى عن تمويل المشروع. ولم يبق أمام حسن إبراهيم حتى تكلل مهمته بالنجاح إلا الحصول على موافقة الحكومة الألمانية نفسها والتي كانت ضرورية لقيام هذه الشركات ببناء السد.. ولهذا الغرض عقد مبعوث عبد الناصر عدة لقاءات في بون مع المستشار الألماني أديناور من أجل إقناعه بأهمية المشروع للجانب المصري والألماني.

وخلال هذه اللقاءات ناقش حسن إبراهيم مع المستشار كافة الملابسات المحيطة بقضية بناء السد، وأوضح له المبررات التي دفعت مصر للتوجه إلى ألمانيا الاتحادية وطلب مساعدتها في إنجاز المشروع .. وقد دهش أديناور في البداية من هذا التوجه المصري، حيث كان الاعتقاد السائد هو ان أمريكا وبريطانيا والبنك الدولي ستبقى على التزامها بتقديم المال اللازم، وأن قرار التمويل من جانب هذه الجهات لا رجعة فيه. إلا أن المبعوث المصري قام بشرح الشكوك المصرية في جدية هذا الالتزام وأطلع المستشار على حقيقة مخاوف القيادة المصرية من احتمال تراجع القوى الغربية سابقة الذكر عن تمويل السد العالي، أو استخدام هذه القوى لقضية التمويل في الضغط على مصر .. كما أطلعه على نتائج لقائه مع قيادات الشركات الألمانية الراغبة في تنفيذ المشروع مؤكدا له رغبة مصر في أن يبنى السد العالي بواسطة رأس المال والخبرة الألمانية على أن تسدد مصر تكاليف بناء السد خلال فترة زمنية يمكن الاتفاق عليها بي الجانبين.

كان المستشار هو المستمع أغلب الوقت تاركا لحسن إبراهيم مجال الحديث باستمرار .. وعندما جاء دوره ليقول كلمته النهائية والتي توقف عليها مصير المشروع فوجئ المبعوث

المصري في الجلسة الختامية باقتضاب حديث المستشار بشكل ملفت للنظر وكذلك بصراحته المتناهية. فقد رفض الدخول في تفاصيل تمويل المشروع من الجانب الألماني ثم وصل إلى تحديد موقفه سريعا بأن أعلن أن ألمانيا الاتحادية لن تحل محل القوى الغربية الأخرى إذا سحبت تلك القوى تأييدها لمشروع السد العالي[6].

وبهذا الرد الجلي لاديناور انتهت مهمة حسن إبراهيم في ألمانيا عمليا بالفشل، وعاد لمصر ليقدم لعبد الناصر تقريرا مفصلا عن رحلته انتهى فيه إلى ان تضامن حكومة ألمانيا الاتحادية التام مع موقف باقي القوى الغربية من مصر هو السبب الأول والوحيد لعدم نجاح مهمته حول مشروع بناء السد العالي. وأنه من قبيل المستحيل أن تشذ الحكومة الألمانية عن الخط الاستراتيجي الموحد للكتلة الغربية .. وخلص حسن إبراهيم في تقريره إلى ان رفض المستشار للعرض المصري ينذر باقتراب تخلي الغرب بالكامل عن المشروع، وإعلان سحب قرار التمويل من جانب أمريكا وبريطانيا والبنك الدولي[7].

وبذلك يمكن لنا القطع بأن جمال عبد الناصر كانت لديه تقديرات سليمة من مصادره الموثوق بها تتلخص في أن الغرب سوف يسحب قرار تمويل السد العالي في وقت قريب بغض النظر عن كافة الإجراءات النظرية التي توحي بغير ذلك.

وتشير وثائق الخارجية المصرية لهذه الفترة إلى أن المستشار الألماني أديناور قد أجرى مشاورات عاجلة مع الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا أثناء وجود المبعوث المصري في بون لكي يستطلع موقف حكومات هذه الدول من إقدام المانيا الاتحادية على بناء السد العالي لمصر في حالة تراجع تلك الدول عن تمويل المشروع .. ومن هذه المشاورات علم أديناور برفض الحكومتين الأمريكية والبريطانية لقيام ألمانيا الاتحادية ببناء السد كبديل عن تلك القوى. وذلك حتى تأخذ معاقبة الغرب لعبد الناصر شكلا جماعيا، لا تشذ عنه المانيا الاتحادية. ولذا جاء الرفض الألماني لطلب مصر حاسما وبدون تسويف كما أبلغه أديناور لحسن ابراهيم في الاجتماع الأخير بينهما [8].

وفي تقديرنا كانت القوى الغربية من جانبها لها تقديراتها، قد استبعدت لجوء عبد الناصر بسهولة إلى الكتلة الشرقية في هذا المضمار لافتقار دول تلك الكتلة الشديد لتكنولوجيا البناء الحديثة، كما أنها كانت لا تتوقع ان يلجأ عبد الاصر إلى الرد على سحب قرار التمويل بإجراء جرئ مثل إعلان تأميم قناة السويس .. بل أن حساباتها بنيت على توقعات ثلاثة كان من المنتظر أن يطفوا إحداها على السطح نتيجة لعقابها الجماعي لعبد الناصر. فالتوقع الأول : هو أن ينشب انقسام داخلي في القيادة المصرية يضعف من قوة

نفوذ جمال عبد الناصر على الساحة السياسية أو يبعده تماما عن هذه الساحة. والتوقع الثاني : هو أن يكون قرار سحب التمويل درسا قاسيا لعبد الناصر يعيده إلى التقوقع داخل الحدود المصرية و انطوائه تحت عباءة الغرب وتوقفه عن مهاجمة مصالحه في العالم الثالث. والتوقع الثالث : هو اثارة عبد الناصر لدفعه للقيام برد فعل ما – لم يتصور أحد أن يكون هو تأميم قناة السويس – يبرر ضربه بالوسائل العسكرية المباشرة لإسقاطه من الحكم في مصر .. ويبدو هنا أن حدوث أي من هذه التوقعات كانت ربما تعني عودة الغرب للإعلان عن استعداده مرة أخرى لتمويل مشروع السد العالي.

ومن تطور الأحداث التي أعقبت تخلي الغرب الجماعي عن تنفيذ مشروع السد العالي يتبين ان تقديراته التي تتصف بالدقة في الغالب قد أخطات تماما مع عبد الناصر، فلم يحدث الانقسام الداخلي كما لم يتوقف عبد الناصر عن مواصلة الهجوم على الغرب بل جاء رده على قرار سحب التمويل فوق مستوى كل التوقعات المنتظرة، الأمر الذي أربك الغرب إلى حد ما.

وفي تقديرنا فإن الغرب لو أذن لألمانيا الاتحادية بالقيام نيابة عنه بتمويل وبناء السد العالي وإبلاغ ذلك للمبعوث المصري لأرضي ذلك جمال عبد الناصر كثيرا ولما اعلن عن تأميمم قناة السويس بهذا الشكل الدرامي الذي حدث في 26 يوليه 1956 وعلى أية حال فإذا كان قرار تأميم القناة قد جاء مفاجئا للغرب فإن هذا القرار أصبح المبرر القوى المنتظر لاتخاذ الإجراءات العسكرية ضد عبد الناصر والانتقال إلى مرحلة الصدام العنيف معه.

ولقد اعترف اديناور في وقت متأخر في مذكراته بأن الغرب قد أخطأ التقدير مرتين عندما رفض تمويل مشروع السد العالي .. المرة الأولى عندما رفض السماح لألمانيا الاتحادية بالقيام بتلك المهمة الاقتصادية نيابة عنه للحد من توغل النفوذ الروسي في مصر. والمرة الثانية عندما أتاح لعبد الناصر فرصة تاريخية نادرة لكي يتألق كبطل قومي مناهض لسياسة الغرب الاستعمارية، تلك السياسة التي بدت في نظر أغلب دول العالم أبان مسألة السد العالي في صورة من يعارض تطلعات الشعوب في النمو الاقتصادي بحجب الرأسمال اللازم لمشاريعها الكبرى[9].

كما أوضح لنا أديناور في نفس مذكراته أن وقوفه ضد رغبة الشركات الألمانية في بناء السد العالي كانت من المرات القليلة جدا التي عارض فيها مصالح تلك الشركات، ونشاطها في الخارج. وأضاف أديناور أن بعض رجال هذه الشركات الصناعية اتصلوا به يرجونه تأييد المشروع ومساندتهم للفوز به، ولذلك كانت تراوده فكرة ترك الشركات الألمانية

تتفـق بمفردهـا وبعيـدا عن الحكومة الألمانية مع مصر حول بناء السـد العالـي اعتمادا على ما تكفلـه روح الدسـتور الألماني، حيث يبيح لكافة الألمـان والمجموعات الاقتصادية حرية الانتقال والعمـل في الخـارج دون تدخـل أو رقابة من الحكومـة الألمانية.. ولكن اديناور اسـتخدم نفوذه القوى بين رجال الصناعة الألمانية لإبعاد هذه الشركات عن مشروع السد العالـي، وقد اضطر في سـبيل ذلـك إلى ممارسـة ضغوطـه القويـة حتـى تمكن أخيرا مـن اقناع أصحاب ورؤسـاء مجالـس إدارات الشـركات الألمانيـة بعدم جـدوى التجاوب مع مصر بخصوص السـد العالي، وذلك تضامنا من ألمانيا الاتحادية مع الموقف الغربي الموحد من عبد الناصر[10].

وهنـا يعتقـد بعض المؤرخـين الألمان في أن تضامن حكومة ألمانيا الاتحادية مع الموقف الغربي من مشروع السد العالي لم يصدر عن حرية تامة، بل أنه نابع من دولة تفتقر للإدارة المستقلة في تصريف شـئونها الخارجية[11]. وإذا كان الأمر كذلك فإنه إذا تضامن اضطراري للحكومـة الألمانيـة وتنفيـذا لتوجيهـات القـوى الغربيـة العظمـى، ويعكس بوضـوح واقعا معينا عايشـته المانيـا الاتحاديـة لفترة من تاريخها المعاصر لم تتوفر لديهـا خلالها المقدرة الكاملة لنهج سياسة خارجية مستقلة. فما اعتبره اديناور خطأ فادحا للغرب تجاه مسألة السد العالي لم يكـن في وسـعه هـو نفسـه أن يحيـد عنه في حينه. وبسـبب هـذا التضامن الإلزامـي لألمانيا الاتحادية مع باقي القوى الغربية وجدت حكومة ألمانيا الاتحادية نفسها في العديد من الأحيان في موقف لا تحسد عليه كما كان يكلفها الكثير على صعيد السياسة الخارجية.

فهذا التضامن الذي كان ممكنا مع الغرب في مسـألة تمويل السـد العالي أصبح مع التطورات اللاحقة لازمة السويس صعبا ومعقدا أمام الحكومة الألمانية .. فقد حملت الدعوة الـتي تلقتهـا الحكومة الألمانية في بداية أغسـطس 1956 للمشـاركة في مؤتمـر لندن حول قناة السـويس الـذي دعـت إليه الـدول الغربية العظمى عدة مخاوف لهـذه الحكومة ومن أهم هذه المخاوف :

أولا : أن يؤدي اشتراك ألمانيا الاتحادية في المؤتمر، الذي ينظر في أمر مستقبل قناة السـويس إلى إغضاب الحكومة المصرية غضبا شـديدا قد يترتب عليه أن يكون الرد المصري هـو إعـلان الاعتراف بألمانيا الشـرقية التي تسـعى للحصـول على هذا الاعـتراف الدولي، في وقت تبذل فيه الحكومة الألمانية الاتحادية كل ما في وسعها للحد من مثل هذا الاعتراف الذي يتعارض مع مسألة الوحدة الألمانية[12].

ثانيـا : خشـيت الحكومـة الألمانيـة أن يفتـح اشـتراكها في بحث تدويل قناة السـويس

باب الحديث حول تدويل قناتها البحرية التي تربط بين بحر البلطيق وبحر الشمال المعروفة بقناة كيل Kiel وهذا ما كانت تطالب به العديد من دول الكتلة الشرقية وخصوصا الاتحاد السوفيتي حتى تتاح له حرية الحركة البحرية في هذا المنفذ العام المؤدي إلى المياه الدافئة[13]. كما أصيبت الحكومة الألمانية من جراء دعوتها لمؤتمر لندن بخيبة الأمل..

فأولا : كانت تلك الحكومة ترغب دائما في أن تعامل على أنها الوريث الشرعي والوحيد للرايخ الألماني كما كانت تسعى دائما للحصول على تأييد حلفائها المستمر وبصور متعددة لها في ذلك الأمر، إلا أن مضمون الدعوة التي وجهت لها من قبل الحلفاء في المعسكر الغربي تجاهل هذه الرغبة. حيث دعيت إلى المؤتمر على أساس أنها احدى الدول المنتفعة بحريا بقناة السويس فقط وليس كأحد الأعضاء الموقعين على معاهدة القسطنطينية لعام 1888 بخصوص القناة عندما كانت ألمانيا من أهم الدول العظمى في ذلك الوقت .. فلم تشر الدعوة من قريب أو بعيد إىل هذه الصفحة من ماضي ألمانيا مما كان سببا في شعور الحكومة الألمانية بالصدمة من قبل أصدقائها[14].

ثم ثانيا : تبين للحكومة الألمانية مع سير الأحداث أن حلفائها يتجاهلونها كثيرا في المشاورات السرية الجارية فيما بينهم حول أزمة قناة السويس ولاحظت أن هناك العديد من التدابير التي تتخذ دون اشراكها في الأمر. وتؤكد المصادر تعدد شكوى المسئولين الألمان من افتقارهم لمعلومات واضحة عما يدور في عواصم حلفائهم خلال أزمة السويس وعدم اطلاعهم على حقيقة الموقف في تلك العواصم[15].

وأمام المخاوف وخيبة الأمل التي أصابت ألمانيا الاتحادية مع بداية أزمة السويس كان على حكومتها مع اشتداد الأزمة أن تبدل موقفها من التضامن بلا حدود والمطلق مع باقي القوى الغربية العظمى – والذي قد تنتج عنه عواقب وخيمة – إلى سياسة التضامن المحدود الأقل ضررا وبالقدر الذي تسمح به حرية الحركة .. وذلك بأن تسلك طريق مزدوج في وقت واحد. يسير اتجاه منه نحو تخفيف حدة تضامنها المعلن مع الغرب عند بحث مستقبل قناة السويس في مؤتمر لندن، وكذلك الإقلال من الحديث عن الموقف الغربي الموحد لتصل بعد ذلك نحو الاعتدال أو شبه الحياد بين أطراف الأزمة، ذلك الموقف الذي لابد وأن يلقى استحسان الحكومة المصرية. أما الاتجاه الثاني من الطريق الذي كان على الحكومة الألمانية أن تسلكه فهو اتجاه تنقاد فيه للولايات المتحدة الأمريكية، التي كانت طرفا غير مباشر في الأزمة وفي نفس الوقت الدولة الكبرى في التحالف الغربي.

وكان من المفيد للحكومة الألمانية أن تستند في مواقفها على الموقف الأمريكي، وبذلك

لا تتهم بالشذوذ عن الموقف الغربي الجماعي. فالولايات المتحدة الأمريكية كانت تؤيد بحذر ملحوظ السياسـة الإنجليزية والفرنسـية أثناء معالجة تطورات أزمة السـويس، ثم سرعان ما أعلنت المعارضة الصريحة للأسـاليب العسـكرية الفجة لتلك الدول مع مصر.. ومن هنا رأت الحكومة الألمانية في موقف الإدارة الأمريكية نموذجا طيبا تتوارى خلفه عند التحول لسياسة التضامـن المحـدود. وعنـد التطبيق العملي لتلك السياسـة كان على ألمانيـا الاتحادية أن تبذل جهودا ضخمة للحفاظ على شيء من توازنها أثناء المضي قدما على الطريق المزدوج الجديد.

وبالنسـبة للاتجـاه الأول : فقـد ابتعـدت الجهـات الرسميـة في المانيـا الاتحـادية عن نقـد قـرار تأميـم قناة السـويس كما امتنعت عن اصـدار تصاريح قد تثـير الحكومة المصرية. ثـم أخـذت ملامح الموقـف الجديد تبرز عندما أعلـن المتحدث الرسمي للحكومـة الألمانية أن اشـتراك بـلاده في مؤتمـر لنـدن يأتي فقط مـن رغبتها في الوصول إلى حل سـلمى لأزمة قناة السـويس وليس من منطلق مناصرة طرف على أخر كما أن هذا المتحدث صرح بأن الحكومة الألمانية تعارض اسـتخدام القوة في تسـوية هذه الأزمة[16]. وكان هذا التصريح إشـارة واضحة لرفـض الحكومـة الألمانيـة تأييد ما يحاك في لندن وباريس من اسـتعدادات عسـكرية للعدوان علـى مصـر.. كمـا صدر بعـد ذلك بعدة ايـام بيان مـن وزارة الخارجية الألمانيـة يبرر قبولها الاشـتراك في مؤتمـر لنـدن علـى اسـاس مبدأ التعايش السـلمى ونبـذ العنف في حل المشـاكل الدوليـة وأكـد البيـان رغبـة الحكومة الألمانيـة في الوصول إلى حل سـلمى لأزمة السـويس من خلال مبدأ التفاوض بين جميع الأطراف المعنية[17].

ثـم تبلـورت ملامح سياسـة الاعتـدال الألمانية حيال مصر خلال أزمة السـويس على النحو الآتي :

1 – اعترفت الحكومة الألمانية بحق مصر الكامل في ملكية قناة السـويس كما تؤكده معاهدة القسطنطينية لعام 1888 التي كان الرايخ الألماني أحد الموقعين عليها.

2 – تجاوبت الحكومة الألمانية مع رغبة مصر في الاستعانة ببعض المرشدين البحريين الألمان من ذوى الخبرة العاملين في قناة كيل الألمانية وذلك لمعاونة المرشدين المصريين في تسيير الملاحة البحرية في قناة السويس عندما تم سحب المرشدين الإنجليز والفرنسيين من مصر من قبل حكوماتهم لإحراج الإدارة المصرية الجديدة لقناة السويس. فقد قامت السفارة المصرية في بون خلال شهر أغسطس 1956 بالاتصال بإدارات الموانئ البحرية الألمانيـة وبعـض المرشـدين الألمـان لبحث امكانية اسـتقدام البعض منهـم للعمل في قناة السـويس، ووجدت السـفارة المصرية تجاوبا كبيرا من الجانب الألماني في هذا الصدد[18].

إلا أن نشوب حرب السويس وإغلاق القناة أوقف وصول أغلب من تم التعاقد معهم من هؤلاء المرشدين..

3 – شجبت الحكومة الألمانية العدوان الثلاثي منذ أن بدأ على مصر في 29 أكتوبر 1956. وبالرغم من أن ألمانيا الاتحادية لم تكن حتى ذلك الوقت عضوا في الأمم المتحدة فإنها أعلنت تأييدها التام لقرارات الهيئة الدولية التي أدانت العدوان على مصر. وقد طالب المتحدث الرسمي باسم الحكومة الألمانية في بيان صريح له بالوقف الفوري للعدوان المسلح على الأراضي المصرية وقناة السويس وانسحاب القوات المعتدية دون قيد أو شرط. كذلك عبرت الجماهير والأحزاب الألمانية بغض النظر عن انتماءاتها الفكرية عن استنكارها الواضح للعدوان. كما كان للمستشار الألماني أديناور موقفا فريدا من نوعه وغير منتظر، حيث أدان العدوان على مصر أمام الصحافة العالمية من العاصمة الفرنسية باريس. ففي الأيام الأولى من شهر نوفمبر 1956 وصل المستشار الألماني إلى باريس للتباحث مع الحكومة الفرنسية حول تطورات الأزمة في الشرق الأوسط وخرج من الاجتماعات ليعلن رأيه بضرورة أن يقبل الفرنسيون والإنجليز فورا وقف إطلاق النار ومغادرة الأراضي المصرية في أسرع وقت[19].

وبلغ استنكار الصحافة الألمانية للعدوان الثلاثي على مصر، أن حملت هذه الصحف انجلترا وفرنسا مسئولية نجاح القوات السوفيتية في غزو المجر. حيث تزامن هذا الغزو السوفيتي للمجر مع العدوان البريطاني – الفرنسي – الإسرائيلي على الأراضي المصرية، ويرى الكثير من المراقبين أن انشغال الغرب الشديد بأزمة السويس في تلك الأثناء ووقوع العدوان على مصر أتاح للسوفيت الفرصة المناسبة والتغطية الملائمة لتنفيذ قرار اجتياح الأراضي المجرية.. كما علقت الصحف والمجلات الألمانية بإسهاب واضح على تلك المظاهرات التي خرجت في بعض المدن الألمانية ومنها العاصمة بون تستنكر العدوان على كل من مصر والمجر في وقت واحد[20]. ولابد وأن الحكومة الألمانية نظرت إلى هذه الحملة الصحفية بارتياح بالغ لأنها كانت تعكس وجهة نظرها في تطور الأحداث خلال تلك الفترة. وقد ذكر أديناور في مذكراته أن حكومته كانت ترى أن مسألة قناة السويس يمكن حلها بالطرق السلمية ودون الحاجة للمغامرة التي قامت بها انجلترا وفرنسا مع إسرائيل في مصر[21]..

4 –أعلن متحدث باسم الحكومة الألمانية في 23 نوفمبر 1956 بأن موقف حكومته من أزمة السويس ينطلق من الحياد التام بين الأطراف المتنازعة. وتلك إشارة واضحة تعني أن الحكومة الألمانية كانت لا تؤيد حلفاءها – انجلترا وفرنسا – في عدوانهم المسلح على مصر. كما يفهم أيضا من هذا التصريح الأخير أن حكومة ألمانيا الاتحادية كانت

غير مقتنعة بمبررات الهجوم الإسرائيلي على شبه جزيرة سيناء. وبناء على ما يعنيه هذا التصريح فقد شنت الصحافة اليهودية في ألمانيا هجوما عنيفا على الحكومة الألمانية لما اعتبرته تلك الصحافة موقفا سلبيا من هذه الحكومة تجاه إسرائيل أثناء حرب السويس[22].

مما سبق يتبين لنا أن الحكومة الألمانية استطاعت أن تلبس موقفها من تأميم قناة السويس والأزمة التي أعقبته ثوب الحياد، ولكن علينا أن نقرر أنه إذا لم يترجم هذا الحياد إلى توازن دقيق بين أطراف الأزمة عند التطبيق العملي فإنه يظل حيادا نظريا، الهدف منه تحقيق مآرب سياسية مؤقتة أو خداع أحد أطراف هذه الأزمة .. ونحن إذا دققنا في حقيقة الموقف الألماني من الناحية العملية نجد أنه حاد عن التوازن بين أطراف أزمة السويس. فقد فشلت الحكومة الألمانية في الارتقاء بسياستها العملية إلى مستوى تصريحاتها العلنية، وتبين أنها لا تستطيع أن تغضب حلفاءها كثيراً، وأنه من غير المتصور أن يبلغ موقفها درجة الحياد التام خلال تلك الأزمة. فهي أولا وأخيرا حليفة لانجلترا وفرنسا، ولذلك كان على الحكومة الألمانية أن تنتهج سياسة التضامن المحدود مع حلفائها.

وهذا هو الاتجاه الثاني : وهو الذي سلكت فيه طريق الولايات المتحدة الأمريكية لضمان تغطية مواقفها السياسية.

وكانت لسياسة التضامن المحدود للحكومة الألمانية مع حلفائها عدة ملامح من أهمها :

1 – أنها أيدت فكرة تدويل شركة قناة السويس التي كانت الولايات المتحدة الأمريكية قد اقترحتها على المجتمعين في مؤتمر لندن الأول في أواخر أغسطس 1956. فقد تقدم وزير الخارجية الألماني فون برينتانو Von Brentano في كلمته أمام هذا المؤتمر بتصور حكومته لتنفيذ الفكرة الأمريكية. وذلك بتشكيل ملجس إدارة دولي لشركة قناة السويس يكون له السلطة العليا لإدارة الملاحة في القناة، على أن يمثل في هذا المجلس بجانب مصر كل من كبار المنتفعين والمساهمين.. ثم صرح برينتانو خارج المؤتمر بأن تدويل مجلس إدارة شركة قناة السويس هو أفضل وسيلة للخروج من الأزمة، داعيا مصر لسرعة الإنضمام لجلسات المؤتمر حتى ينجح في حل الأزمة بالطرق السلمية واستبعاد المخاوف من استخدام القوة من جانب القوى المتضررة من تأميم قناة السويس[23].

وكانت كل من بريطانيا وفرنسا في البداية قد عبرنا من جانبهما عن عدم ارتياحهما

لفكـرة تدويل شـركة قناة السـويس وذلك لتخوفهما من أن يسـمح تنفيذ هـذه الفكرة بدخول منافسين جدد لها في إدارة القناة، ولذا تمسكت بأن تلغي مصر قرار التأميم وأن يعود مجلس إدارة الشـركة القديم لمباشـرة مهام عمله كما كان عليه الحال قبل نشـوب الأزمة وطبقا لحق امتيـاز القنـاة الموقـع بين مصر والشـركة .. إلا أن الحكومتين البريطانية والفرنسـية تراجعتا عن موقفهما السابق وقبلتا أثناء مؤتمر لندن الأول تحت ضغط حلفائها الغربيين فكرة تدويل شركة قناة السويس[24].

مـن جانـب آخـر فلعل فون برينتانو بتصريحه السـابق الذكـر أراد أن ينبه مصر إلـى أن مؤتمر لندن حول قناة السـويس هو الفرصة الأخيرة لنزع الفتيل المشـتعل في الموقف.. كما أنـه كان يلفـت نظـر الحكومـة المصرية إلى أن قبولها لفكرة تدويل مجلس إدارة القناة سـوف يـردع القـوى المتضـررة مـن قرار التأميم عـن التفكير في مهاجمة مصر ونشـوب الحرب حول قناة السويس كما أنه سوف يفوت الفرصة على القوى الأخرى المستفيدة من الأزمة .. إلا أن الحكومـة المصريـة كانت قد رفضت بشـدة التراجـع عن قرار تأميم القنـاة، كما امتنعت منذ البداية عن المشاركة في أعمال مؤتمر لندن واعتبرته تدخلا في الشئون الداخلية المصرية، ثم رفضت قبول فكرة تدويل مجلس إدارة القناة لإنها تتناقض مع مبدأ السيادة المصرية التامة على قناة السـويس. كما رفض جمال عبد النـاصر كل ما من شـأنه أن يؤثر من قريب أو بعيد على قرار التأميم الذي حقق شعبية جارفة له على امتداد العالم العربي.

2 - شاركت الحكومة الألمانية حلفاءها في حملة الضغوط الاقتصادية على مصر، فقد أعلنت قبيل عقد مؤتمر لندن الثاني في 19 سبتمبر 1956 أنها سوف تنضم إلى أعضاء المؤتمـر في حالـة اتخـاذ قرار بمعاقبـة مصر اقتصاديا لرفضها قبول فكـرة تدويل القناة كما أنذرت بتحويل السفن الألمانية من قناة السويس إلى طريق رأس الرجاء الصالح إذا وصلـت جهـود المجتمعـين في لندن إلى طريق مسـدود.. وكان اقتراح الحصار الاقتصادي لمصـر ومقاطعـة القنـاة هو في الأصل اقـتراح تقدمت به الولايات المتحـدة الأمريكية إلى المؤتمر لإجبار مصر على قبول تدويل مجلس إدارة قناة السويس[25].. كما أيدت الحكومة الألمانيـة تطبيـق العقوبات الاقتصادية عندما أعيد مناقشـة هذا الموضوع في مؤتمر لندن الثالـث في الأول مـن أكتوبـر 1956، إلا أن جهود وزيـر خارجية الهند ودفاعه عن موقف مصـر دفاعـا مسـتميتا قد أضعف الحجج الـتي تبنتها الدول الغربيـة في تبرير اجراءات المقاطعة ضد مصر. ثم تلاحقت الأحداث وطغت أنباء وقوع العدوان الثلاثي على مصر في 29 أكتوبر على كافة توصيات مؤتمرات لندن الثلاث.

بالرغم من المواقف الألمانية السابقة فقد لمست الحكومة المصرية جيدا ما طرأ على هذا الموقف من اعتدال محدود ورغبة في الحياد مع اشتعال أزمة السويس. حقا أن هذا الحياد لم يترجم على أرض الواقع إلا أن الحكومة المصرية استحسنته كثيرا واعتبرته علامة مشجعة لتفهم مصالح الجانبين بشكل أفضل. وظنت الحكومة المصرية أنه يمكن الاستفادة من الموقف المعتدل للحكومة الألمانية في وقت تدفق التعويضات الألمانية لإسرائيل أثناء تلك الأزمة. كما أصبحت بون (العاصمة الألمانية) أهم مركز لنشاط الدبلوماسية المصرية في القارة الأوربية ومنفذ لمخاطبة الرأي العام الخارجي.

فقد شهدت بون خلال أزمة السويس نشاطا مكثفا للسفارة المصرية بفضل حرية الحركة التي تمتعت بها نسبيا في العاصمة الألمانية بون، دون باقي السفارات المصرية في العواصم الأوربية الأخرى، وتزايد هذا النشاط كلما اشتدت حدة الأزمة، وخصوصا عندما تم تجميد نشاط السفارات المصرية في كل من لندن وباريس.. ولقد قام السفير المصري في بون مع بداية الأزمة بشرح وتوضيح حقيقة الموقف المصري من مسألة قناة السويس أمام الرأي العام الألماني والأوربي. وفي الحقيقة فإن ما قامت به الدبلوماسية المصرية من جهود ضخمة أبان أزمة السويس يؤكد لنا مدى الأهمية القصوى التي أولتها هذه الدبلوماسية للرأي العام وأنها لم تتجاهل أثره على الحكومات الغربية ودوره في إنهاء الصراع حول السويس. بل أنها نجحت إلى حد كبير في تأليب الرأي العام الإنجليزي والفرنسي على حكوماته وفي تحريك الرأي العام الدولي للوقوف بجانب وجهة النظر المصرية.

وقد تعددت وسائل السفارة المصرية ورجالها في بون في الوصول إلى الرأي العام الألماني والأوربي بين استخدام الصحافة الألمانية نفسها في الدفاع عن حق مصر في قناة السويس، وبين عقد الندوات واللقاءات واصدار المنشورات الإعلامية للرد على الإدعاءات الإنجليزية والفرنسية، الأمر الذي جعل بعض لصحف الألمانية تعلق على هذا النشاط الملموس للسفارة المصرية بقولها : "أن أحدا لا يستطيع أن يخفي تعاطف الكثير من الأوساط الألمانية مع جمال عبد الناصر ومن ينكر ذلك عليه أن يرصد همة السفير المصري في بون"[26].

وعلى سبيل المثال سارع السفير المصري في بون لتخفيف حدة المخاوف التي انتابت البعض في أوربا بعد قرار تأميم قناة السويس بالإعلان المتكرر أمام الصحافة الألمانية عن التزام الحكومة المصرية بتعويض المساهمين في شركة القناة بشكل عادل وضمان حرية المرور في القناة أمام الملاحة العالمية، عدا سفن الدول التي في حالة حرب مع مصر[27].. كما أصدرت السفارة المصرية في بون نشره مطولة في 30 من أغسطس 1956 موجهة إلى الرأي العام

الألماني تتضمن توضيحا لموقف مصر من مؤتمر لندن وكذلك نقدا صريحا لمساندة الحكومة الألمانية للاقتراح الأمريكية بتدويل مجلس إدارة شركة قناة السويس[28].. ثم أصدرت السفارة بيانا في 22 أكتوبر تدعو فيه الحكومة الألمانية لعدم تأييد اجراءات المقاطعة الاقتصادية مع مصر التي دار حولها النقاش بين المشاركين في مؤتمر لندن، وطالب البيان الحكومة الألمانية بالحفاظ على الصداقة التاريخية بين مصر وألمانيا ومراعاة ما يكنه الشعب العربي من تقدير وإعجاب للشخصية الألمانية[29].

ثم تصورت الحكومة المصرية كما سبقت الإشارة أنه يمكن استثمار الموقف المعتدل للحكومة الألمانية من حرب السويس، وذلك بحث تلك الحكومة على وقف العمل باتفاقية التعويضات لإسرائيل بعد اشتراك الأخيرة في العدوان الثلاثي على مصر. وقد بنى هذا التصور على أساس أن ادانة ألمانيا لقوى العدوان بما فيها إسرائيل قد تعني وقف الدعم الذي تتلقاه هذه الدولة من خلال التعويضات وذلك كعقاب لها عما اقترفته من جرائم في حق الشعب المصري، وبان الحكومة الألمانية أكثر من أي وقت مضى تتوفر لديها المبررات الكافية الآن لوقف تدفق هذه التعويضات عن إسرائيل وذلك في ظل هذا الجو العالمي المفعم بإدانة الدول المعتدية على مصر وفي ضوء ما تفكر فيه الحكومة المصرية من مطالبة قوى العدوان بتعويضات مناسبة للخسائر التي تسببها عدوانها على مصر ..

ولكن يبدو أن الحكومة المصرية لم تأخذ تصورها هذا بالجدية المطلوبة منذ البداية ولم تذهب به إلى حد توقع تحقيقه فعلا، لذا لم يترجم هذا التصور إلى جهد مكثف بالشكل المطلوب تجاه الحكومة الألمانية .. بل جاءت جهود السفارة المصرية في بون في هذا المضمار هزيلة ولا تتناسب مع القضية المرجو اثارتها.

جرت محاولات اثارة قضية التعويضات الألمانية من جانب الحكومة المصرية أثناء حرب السويس عن طريق الاتصال الدبلوماسي تارة وعن طريق الإعداد لعرض المسألة قانونيا أمام المحاكم الألمانية تارة أخرى .. فبالنسبة للاتصال الدبلوماسي تقدم السفير المصري في بون بمذكرة وحيدة للحكومة المصرية في 9 نوفمبر 1956 إلى الخارجية الألمانية تدعو فيها حكومة ألمانيا إلى التوقف عن تقديم التعويضات إلى دولة إسرائيل التي هددت الأمن والسلم العالمي واقترفت أعمالا وحشية ضد المدنيين المصريين، كما عددت المذكرة الجرائم التي ارتكبتها القوات الإسرائيلية بالمقارنة بجرائم النازية، الأمر الذي يبرر طلب مصر الخاص بوقف كافة المساعدات الألمانية لإسرائيل بما فيها التعويضات[30]. ولقد قام السفراء العرب في بون بتعضيد المذكرة المصرية حيث طالب السفير السوري في بون باسم

السـفراء العرب في مؤتمر صحفي بان تسـتجيب الحكومة الألمانية لما تقدمت به مصر وتوقف علـى الفـور تلـك التعويضات التي تسـتخدم في تعزيز سياسـة إسـرائيل العدوانيـة تجاه مصر وباقـي الـدول العربيـة[31].. وكان رد الحكومة الألمانية على المذكـرة المصرية والمؤتمر الصحفي للسـفير السـوري هو التجاهل التام، ثم علق أخيرا متحدث باسـم الحكومة الألمانية على هذه القضية في 22 نوفمبر بقوله : "أن حكومته لن توقف التعويضات عن إسـرائيل لعدم اشـتمال هذه التعويضات على معدات حربية تضر بالدول العربية"[32] . كانت هذه العبارة المقتضبة هي الإشـارة الوحيدة التي صدرت عن الحكومة الألمانية خلال هذه الفترة فيما تردد عن اتفاقية التعويضات من الجانب العربي.

وبعـد هـذه المحاولة الدبلوماسـية لجـأت الحكومـة المصرية في أوائل ديسـمبر 1956 عن طريق قنصلها العام في فرانكفورت إلى أحد مشـاهير مكاتب الاستشـارات القانونية تلك المدينـة بغـرض رفـع طلـب أمام المحاكـم الألمانيـة للحصول على حكـم بالحجز علـى الأموال الإسـرائيلية بما فيها أموال التعويضات بالبنوك الألمانية .. وفعلا أعد المحاميان بيتر جاسـت Peter Gast وفالتر بيرجمان Walter Bergemann بمكتب الاستشارات القانونية مذكرة قانونية تشمل الحجج والأسانيد المصرية لطلب الحجز على الأموال الإسرائيلية داخل ألمانيا[33].

ويبـدو أن هـذه المحاولة القانونية جاءت في إطار تصـور مصري عام أنذاك بإمكانية أن تذهـب مصـر إلى محكمـة العـدل الدولية للحصول علـى تعويض من الـدول المعتدية عليها نظير الأضرار التي لحقت بأراضيها أثناء الحرب. وكانت محاولتها في ألمانيا ضد إسرائيل من المفترض أن تسير جنبا إلى جنب مع المطلب المصري المزمع رفعه أمام محكمة العدل الدولية من ناحية، وكلاهما يعزز الأخر من ناحية أخرى.

تضمنـت المذكـرة القانونية التي أعدها مكتب الاستشـارات في فرانكفورت الأسـانيد الآتية :

1. إدانـة هيئـة الأمـم المتحدة للعدوان الإسـرائيلي على مصـر في قرارها الصادر في 2 نوفمبر 1956 عن الجمعية العامة والذي اعتبر إسرائيل دولة معتدية بخرقها لخط وقف إطلاق النار مع مصر واحتلالها للأراضي المصرية منذ 29 أكتوبر 1956.
2. حق كل دولة معتدى عليها في الحصول على التعويضات المناسبة من الدول المعتدية طبقا لمبادئ القانون الدولي، وكذلك ما يؤكده تفسير المادة 25 من دستور جمهورية ألمانيا الاتحادية.

3. أهلية محكمة الدرجة الثانية الألمانية للنظر في القضية وإصدار قرار الحجز على الأموال الإسرائيلية بما فيها مخصصات التعويضات لوجود هذه الأموال داخل الأراضي الألمانية.

وقد قام القنصل المصري في فرانكفورت بإرسال هذه المذكرة القانونية فور استلامه لها إلى الإدارة القانونية بالخارجية المصرية بالقاهرة لأخذ الرأي فيما ينبغي عمله بعد ذلك[34]. إلا أن وزارة الخارجية المصرية أوقفت هذه المساعي القانونية أيضا عند هذا الحد، حيث أرسلت إلى القنصلية المصرية في نهاية يناير 1957 بوقف الاتصال مع مكتب الاستشارات القانونية وترك هذه المسألة لحين أشعار أخر[35].

لقد حاولنا العثور على مذكرة الإدارة القانونية في الخارجية المصرية بين الكم الهائل لمحتويات أرشيف الخارجية عن هذه الفترة وذلك للوقوف على رأي هذه الإدارة في قضية الحجز على الأموال الإسرائيلية بالبنوك الألمانية، وفيما إذا كانت الإدارة القانونية ترى إمكانية السير قدما أو عدمه في تلك القضية، إلا أن محاولة البحث عن رأي الإدارة القانونية باءت بالفشل. وان كنا نستشف من قرار وزارة الخارجية المصرية بعدم مواصلة السعي لرفع القضية أمام المحاكم الألمانية كما أبلغته إلى قنصلها في فرانكفورت، أن الإدارة القانونية بشكل أو بآخر لم تؤيد الاستمرار فيها لعدم توافر حجج قانونية كافية .. أضف إلى ذلك أنه كانت هناك العديد من الأسباب الأخرى التي أدت بالخارجية المصرية إلى هذا التراجع السريع. وأهم هذه الأسباب في رأينا :

1 - أن الحكومة المصرية ايقنت عدم جدوى هذه المحاولات من الناحية الواقعية، فالتحرك لتجميد اتفاقية التعويضات الألمانية كان قد فات أوانه منذ عام 1952. ولا يكفي تصور النجاح لهذه المحاولات أن الحكومة الألمانية أدانت العدوان الثلاثي على الأراضي المصرية. بل أن تحقيق النجاح في هذه القضية كان يعتمد أولا وأخيرا على مصداقية أدانة الجانب الألماني لهذا العدوان واستعداده الجدى والعملي للقيام بشئ ضد الدول المعتدية. وهذه المصداقية كانت أمرا مشكوكا فيه كما ان الجدية لم تتوفر بعد لدى الحومة الألمانية.. ولابد وأن المسئولين المصريين قد وقفوا من خلال تطورات أزمة السويس على حقيقة أن اعتدال الموقف الألماني لا يعني المساس بالعلاقة الخاصة بين بون وتل أبيب بأية حال من الأحوال، والدليل على ذلك استمرار تدفق أموال التعويضات إلى إسرائيل بنفس قوة الدفع ودون أدنى تاثير بالعدوان الإسرائيلي على مصر كما صرح بذلك رئيس بعثة المصالح الإسرائيلية في كولونيا بعد حصوله على تأكيدات قوية بهذا المعنى من الحكومة الألمانية[36].

2 – أن الحكومـة المصريـة في ظـل اضطـراب علاقتهـا بالغـرب كانـت حريصة أشـد الحـرص علـى تنميـة علاقتهـا الاقتصادية والعلمية مـع الجانب الألماني. وكمـا رأينا فإن هـذا النـوع من الحرص المفرط كثـيرا ما كان يجبر الحكومة المصرية على التراجع أمام الحكومة الألمانية فيما يتعلق بالقضايا الخلافية بين الجانبين. وفي هذه المرة أيضا لم يكن للحكومة المصرية الرغبة في تعكير صفو هذه العلاقات بسبب قضية التعويضات الألمانية مـرة اخـرى في تلـك الظـروف الحرجـة. بل لعـل الحكومـة المصريـة أرادت ان تجعل من هـذا الاعتـدال النظري للموقف الألماني خلال أزمة السـويس قـوة دفع إيجابية للعلاقات المصرية الألمانية وعاملا مساعدا لهذه العلاقات على عبور أزمة السويس دون أن يلحقها أضـرار. الأمـر الذي تحقق بالفعل بعد الأزمة حيث يلاحظ المراقبون نمو هذه العلاقات في مختلـف المجـالات الاقتصاديـة والعلميـة باضطـراد، مـع تفهم كل طـرف من أطراف العلاقة لتطلعات الطرف الآخر القومية بالرغم من اختلاف الرؤية السياسية بين قيادة الجانبين.

ففي المجال الاقتصادي تم فور انتهاء الأزمة التخطيط المشترك بين الجانب المصري والألمانـي لإحـلال كبرى الشـركات الألمانيـة الغربية في العديد من مشـاريع التنمية بمصر بعد منـع الشـركات الإنجليزيـة والفرنسـية بقـرار مـن الحكومة المصريـة من مزاولة نشـاطها في الأراضي المصرية في أعقاب ازمة السـويس[37] .. وعلى سـبيل المثال وليس الحصر تولت شـركة ديمـاج دويـز بـورج Demag AG Duisburg بنـاء أفران مصانع الحديـد والصلب في حلوان عـام 1957، وتعاقـدت شـركة كـروب Krupp علـى بنـاء اثنـين من أهـم الكباري علـى النيل وشركة A.E.G على بناء محطة كهرباء جنوب القاهرة.. ثم هناك العديد من عقود التشييد والتصنيع الأخرى التي تم الاتفاق عليها في ديسمبر 1956 للسنوات التالية والتي أشارت إليها العديد من الصحف الألمانية[38].

وعلـى صعيـد التعـاون الثقافي قامت مصـر من جانبها بتحويل العديد من الدارسـين المصريـين بالجامعات الإنجليزية والفرنسـية إلى الجامعـات الألمانية كما تم توجيه ومضاعفة أعداد البعثات العلمية المصرية إلى ألمانيا الغربية[39].

الهوامش:-

1 أنظر محمد حسنين هيكل، خبايا السويس، القاهرة 1967، ص 70.
2 جريدة الزمان الألمانية . Die Zeit. Vom 16, 2. 1956
3 حديث خاص للسيد حسن إبراهيم مع الباحث بتاريخ 6 يوليه 1982 بالقاهرة.
4 المصدر السابق.
5 المصدر السابق.
6 المصدر السابق.
7 المصدر السابق.
8 مذكرة رقم 196 بتاريخ 27 ديسمبر 1956 من السفير المصري بواشنطن إلى الرئيس جمال عبد الناصر، صورة المذكرة بمحفظة بعنوان "مراسلات واشنطن" بأرشيف الخارجية المصرية.
9 .Adenauer., a. a. O., Bd. III, S. 218
10 المصدر السابق.
11 انظر : Feldmann / Mueller H., Der Nahe Osten und der Westen in : Aussenpolitik, 10 / 1959 .:فيلدمان وآخرون : دراسة بعنوان "الشرق الأوسط والغرب" في دورية السياسة الخارجية رقم 10 / 1959.
12 Die Tat, Zuerich, vom. 9. 8. 1956.جريدة "الحقيقة السويسرية".
13 Telegraf, Berlin (SPD). Vom 4. 8. 1956.صحيفة "تليجراف" ببرلين.
14 Die Tat, Zuerich, vom 9. 8. 1956
15 Der Spiegel, vom. 14. 11. 1956. S. 13
16 Frankfurter Neue Presse. Vom 4. 8. 1956
17 Bulletin, a. a. O. Nr. 146, S. 1417, vom. 8. 8. 1956(م 9 – دورية السياسة الدوليــة باللغة الألمانية)
18 صحيفة. " الإعلان " ببون
19 .Der Spiegel. Vom 14. 11. 1956. S. 16
20 المصدر السابق، ص 13. وانظر ايضا : Stuttgarter Zeitung. Vom 6. 11. 1956.جريدة "شتوتجارت".
21 Adenauer., a. a. O., Bd. III, S. 222
22 . Allgemeine Wochen Zeitung der Juden in Deutschland vom 23. 11 1956. دورية "جموع اليهود" الأسبوعية.
23 Abendpost, Frankfurt, a. M., vom 30. 8. 1956.جريدة "بريد المساء" فرانكفورت
24
25 .Generalanzeiger, Fuer Bonn und Umgegend vom 11. 9. 1956
26 .Stuttgarter Zeitung, vom 9. 8. 1956
27
28 .Generalanzeiger Fuer Bonn und Umgegend. Vom 31. 8. 1956

29 نص بيان السفارة المصرية في بون بتاريخ 22 أكتوبر 1956 باللغة الألمانية في صحيفة : Stuttgarter Zeitung, vom 6. 11. 1956.

30 مذكرة رقم 697 بتاريخ 11 نوفمبر 1956 من الحكومة المصرية إلى الحكومة الألمانية. صورة المذكرة بمحفظة بعنوان "السفارة المصرية في بون 1956" بأرشيف الخارجية المصرية.

31 Allgemeine Wochenzeitung der Juden in Deutschland Duesseldrof. Vom 16. 11. 1956.

32 المصدر السابق.

33 تقرير رقم 121 بتاريخ 7 ديسمبر 1956 من القنصل المصري العام في فرانكفورت إلى الخارجية المصرية بمحفظة بعنوان "السفارة المصرية في بون 1956" بأرشيف الخارجية المصرية.

34 المصدر السابق، وملحق به نص المذكرة القانونية باللغة الألمانية.

35 المصدر السابق.

36 Allgemeine Wochenzeitung der Juden in Deutschland., Duesseldorf. Vom 16. 11. 1956.

37 Frankfuter Allgemeine. Vom 5. 12. 1956.

38 Die Zeit, Hamburg. Vom 27 . 12 . 1956.

39 Aachener Nachrichten vom 15. 12. 1956.جريدة "أخبار آخن" الألمانية.وانظر ايضا : Fritz Steppat in "Deutsch – arabische Beziehungen" a. a. O., S. 247 ff.

أثر أزمة السويس 1956على الصراع الأنجلو - أمريكي

أ.د. جمال شقرة
أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر ـ جامعة عين شمس

مـع أن الولايـات المتحـدة الأمريكيـة، لم تعـرف القائد الحقيقـي لثورة يوليـو 1952 ولم تعـرف الكثـير عـن أهداف التنظيـم الذي قلب الأوضاع في مصر رأسـاً على عقب فإنها أيدت الضبـاط، وحالـت دون تحرك بريطانيا ضدهم ومنعتهم من تنفيذ الخطة RODYO وفضلت أن يُنظر إلى ما حدث على أنه أمر داخلي. وعن طريق السفير الأمريكي في مصر "جيفرسون كافري" ضغطت على الملك "فاروق "وأقنعته بالموافقة على طلبات الضباط الشبان، والخروج من مصر بدلاً من تعريض نفسه لخطر جسيم، ثم بدأت تنسج علاقاتها مع النظام الجديد، باعتبارها زعيمة العالم الحر، وراهنت على إرتمائه بسرعة في أحضان الغرب[1].

وإن كان موقـف الولايـات المتحدة من الضباط الأحرار قد أزعج بريطانيا، فإن الولايات المتحـدة، بـدأت تشـعر أن بريطانيا هـي العقبة الوحيدة التي تقف أمـام ارتباط مصر "اللواء نجيب" بعجلة السياسة الغربية، وبدأ يتردد في أوساط دوائر صُنع القرار في الولايات المتحدة – على سـبيل التهكم والسـخرية– أن القوات والسـلطة البريطانية في قناة السـويس تشبه إلى حد كبير "المرتزقة" ذوي المعاطف الحمراء في الثورة الأمريكية[2].

ولعل مما له دلالة بشأن التنافس الأنجلو– أمريكي على مصر، اعتراض بريطانيا على مشـروع الولايات المتحدة لبيع الأسـلحة للضباط، فبمجرد أن علمت بزيارة "علي صبري" إلى واشنطن للاتفاق على صفقة أسلحة، إنزعجت بشدة وعارضت بشكل قاطع أن تبيع الولايات المتحـدة السـلاح لمصـر، ورددت الدوائـر البريطانية إنه: "جرى العُـرف أن نبيع نحن لمصر.. إنها سوقنا.." [3].

علـى أيـة حـال، تزخر وثائق الأمن القومـي الأمريكي NSC ووثائـق الخارجية الأمريكية FRUS بالكثـير مـن الأدلـة الـتي تثبـت تبـدل التصـورات والـرؤى الاسـتراتيجية الأمريكية، ونزوعها إلى الاسـتقلال عن الاسـتراتيجية البريطانية، حيث بدأت الولايات المتحدة تخطط لـدور مصـري كجـزء من التخطيـط الدفاعـي الغربي، وذلك بصورة مسـتقلة عـن التوجهات والسياسات البريطانية[4].

جاء في تقرير لوزارة الخارجية في شـهر أكتوبر 1952 أن "تعاون مصر مع الغرب في ظل توجيـه بريطانـي هو شـيء غير مرجح، بفعـل القوة القاهرة في حال نشـوب حرب مع الاتحاد السوفيتي.." [5].

لذلك مارست الولايات المتحدة ضغوطاً شديدة على بريطانيا، أثناء المفاوضات الخاصة بالسودان، ولقد غناها "كافري" البحث عن أدلة لإثبات ذلك، حيث أشار في واحد من تقاريره إلى أنه رغم مقاومة المفاوض البريطاني فإن بريطانيا حتما ستستسلم، أي تُنهي المفاوضات وتخرج من السودان "ونحن ندفعها إلى ذلك.." [6]. ورداً على ما كان يردده البريطانيون من أنهم أنجزوا أعمالاً طيبة في السودان وإنها تمثل مفخرة للإمبراطورية البريطانية، كان "كافري" يؤكد أن ذلك ليس بالشيء المهم، وأنه سيظل استعماراً، والاستعمار أمر عفا عليه الزمن ولن يساعد مصر أو السودانيين أو بريطانيا نفسها.." [7].

يهمنا أن اتفاق 12 فبراير 1953 الخاص بالسودان قد أدى إلى دعم الدبلوماسية الأمريكية الصاعدة في الشرق الأوسط، ويهمنا أن هذا الاتفاق كان دليلاً على تنامي الدور الأمريكي في مواجهة تراجع الدور البريطاني.

وعندما بدأت المفاوضات المصرية البريطانية يوم 27 أبريل 1953، اتجهت الولايات المتحدة، رغم رفضها الدخول كطرف في المفاوضات، إلى دعم الضباط وكان يحركها طوال فترة المفاوضات رغبتها في إزاحة بريطانيا من مصر لاعتقادها أن هذه الخطوة ستدفع الضباط إلى الارتباط بالغرب [8] . وبالطبع كان تأييد واشنطن للنظام الجديد في مصر وشروعها في دعمه مادياً ومعنوياً متسقاً مع أهدافها ومصالحها في الشرق الأوسط والتي يمكن إجمالها حسبما ورد صراحة في الوثائق الأمريكية فيما يلي:

أولاً: تحقيق الاستقرار في مصر والشرق الأوسط.

ثانياً: إيجاد حل للخلاف المصري – البريطاني.

ثالثاً: السعي لإشراك مصر في ترتيبات الدفاع المشترك عن الشرق الأوسط.

رابعاً: تحقيق تسوية سلمية بين مصر وإسرائيل [9].

لذلك ظلت الولايات المتحدة تضغط على بريطانيا بهدف إنهاء المفاوضات وحل مشكلة قاعدة القناة [10].

ولقد عبر "إيدن" عن ضيقه من موقف الولايات المتحدة من المفاوضات المصرية البريطانية، في رسالة أرسلها إلى "ايزنهاور" أول أبريل 1953، حذره فيها من أنه "لا يمكن السماح لمصر بأن تكرر أسلوب "مُصدق" في تأليب الولايات المتحدة على بريطانيا.." [11] وطلب منه ضرورة إشعار المصريين: "بأن ثمن المعونة الأمريكية هو التوصل إلى اتفاق مع بريطانيا، يكفل استمرار استخدام قاعدة قناة السويس.." [12].

وتُشير الأدبيات البريطانية، وكذلك وثائق الخارجية البريطانية F.O إلى حنق المفاوض البريطاني من الضغوط الأمريكية التي دفعت بريطانيا، إلى تقديم التنازل تلو الآخر[13].

على أية حال تأكد لبريطانيا، أثناء المفاوضات وبعدها:

أولاً: أن الولايات المتحدة الأمريكية، باتت أكثر انشغالاً بالشئون الداخلية لمصر.

ثانياً: أنها باتت مصممة على الاضطلاع بدور قيادي في تنظيم نطاق من نطاقات الحرب الباردة في الشرق الأوسط.

ثالثاً: أن المرونة الأمريكية أغرت المصريين بأن الولايات المتحدة "وحدها" قادرة على تقديم المعونات الاقتصادية والعسكرية لمصر[14].

ومن ناحية أخرى، انهمكت دوائر صنع القرار في الولايات المتحدة الأمريكية قبل زيارة وزير الخارجية الأمريكية لمصر في مايو 1953 في مراجعة شاملة للسياسة الأمريكية في الشرق الأوسط، وهي العملية التي نتج عنها تزايد فقدان الثقة في البريطانيين، والاتجاه إلى توسيع النفوذ الأمريكي في المنطقة لوقف تدهور العلاقات الأمريكية – العربية[15].

وفي السادس من مايو 1953 قدم "هارولد ستاسن" مدير الأمن المتبادل والمسئول عن برامج المعونات العسكرية والاقتصادية، تقريراً إلى لجنة العلاقات الخارجية بمجلس الشيوخ، تناول فيه الوضع في الشرق الأوسط لعل أهم ما جاء فيه:

أولاً: أن مكانة الغرب في الدول العربية تدهورت بصورة مضطردة منذ الحرب العالمية الثانية.

ثانياً: أن هناك حاجة ملحة لإجراءات عاجلة وحاسمة.

ثالثاً: نتيجة للخوف من قوى التخريب الداخلية، والضغوط المعادية للغرب من الخارج

فإن الأهداف الأمريكية في المنطقة ينبغي أن تهدف إلى:

- العمل على تشجيع الحكومات المستقرة والعلاقات السلمية.
- توسيع التجارة والتنمية الاقتصادية.
- بذل المساعدات للاقتصاديات المكتفية بذاتها.
- تشجيع العلاقات الودية مع الغرب.
- التطلع إلى مشاركة أكبر من جانب شعوب الشرق الأوسط في الدفاع عن العالم الحر وعن بلدانهم بوجه خاص.
- التعاون النشط والفعال من جانب دول المنطقة في حال نشوب حرب شاملة [16].

ويستمر تقرير "ستاسن" ليؤكد على أنه مع تنامي إدراك الولايات المتحدة لمسئوليتها في الشرق الأوسط، فقد أصبح من الضروري لها أن تتبنى رؤية أكثر تحديداً لما هي مستعدة لعمله، ولما هي مستعدة له. وبالطبع فإن هذه الرؤية تستند على وتخدم المصالح القومية الأمريكية وليس البريطانية [17].

وبعد عودة "دالاس" من زيارته لمصر، أخذت نغمة الفصل بين السياسة الأمريكية والبريطانية تعلو وتتردد بكثرة في أورقة وزارة الخارجية الأمريكية "فالولايات المتحدة الأمريكية وإن كانت لا تخجل من صلاتها الوثيقة ببريطانيا، إلا أنها لا تقبل السياسة البريطانية بصورة آلية .. "يقول دالاس: "إننا نشارك المملكة المتحدة البريطانية تراثاً ثقافياً ودينياً، وهو ما يعطينا وجهة نظر مماثلة إزاء معظم المشكلات، وذلك في الوقت الذي تحتفظ فيه بحق ممارسة التقرير المستقل تماماً في كل الحالات.. ومن الخطأ أن يقول أحد أن المملكة المتحدة تقود الولايات المتحدة من أنفها.." [18].

والأهم من ذلك أن "دالاس" اقترح بوضوح استبعاد النفوذ والجيوش الاستعمارية من الشرق الأوسط، على أن يتواكب ذلك مع دور أكبر للسياسة الأمريكية [19].

كما أكد على أن استمرار بقاء القوات البريطانية في الشرق الأوسط يؤدي إلى عدم الاستقرار، وأن الولايات المتحدة ترتكب خطأ كبيراً إذا ما ارتبطت بالسياسات الاستعمارية[20].

هكذا اتجهت سياسة الولايات المتحدة الأمريكية بعد عودة "دالاس" من منطقة الشرق الأوسط، إلى انتهاج خط مستقل عن – إن لم يكن متناقضاً – مع البريطانيين كما تقرر الاستمرار في سياسة الاحتواء، بحيث يتم ملء الفراغات الاستراتيجية في الشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا بتحالفات استراتيجية جديدة [21].

لذلك تحركت الإدارة الأمريكية لتوسع نطاق نفوذها ولتحقق فكرة الحزام الشمالي (باكستان – إيران – تركيا – العراق)، وكان البريطانيون ينظرون إلى التحركات الأمريكية باعتبارها سياسة أمريكية مستقلة لن تضر فحسب بما تبقى من نفوذ بريطانيا في المنطقة بل وتتعارض أيضاً مع استراتيجيتها الدفاعية التي ترتكز على قاعدة قناة السويس[22].

ولقد فشلت مباحثات الثلاثة الكبار في "برمودا" أوائل ديسمبر 1952، ولم يقتنع "إيدن" بالتصور الأمريكي الخاص بأهمية الوصول إلى اتفاق مصري- بريطاني[23].

ونفس المصير كان من نصيب مباحثات "تشرشل وإيدن" مع "إيزنهاور ودالاس" في يونيه 1954، بل وصل الأمر إلى حد تهديد الرئيس الأمريكي بأن الولايات المتحدة ستنفصل عن لندن، وتتبع سياسة مستقلة عن التوجهات والاهتمامات البريطانية[24].

وإن كان البعض قد لاحظ تسارع التنافس وحدته، بين الإمبراطورية الآيلة للسقوط والإمبراطورية الجديدة الصاعدة، بعد صعود "أنتوني إيدن" إلى رئاسة الوزراء في أبريل 1955، وفسر ذلك بالنفور وعدم القبول الذي وقع بين "إيدن" وبين رئيس وزراء الولايات المتحدة الأمريكية، و"دوايت إيزنهاور" ووزير خارجيته "جون فوستر دالاس" إلا أنه بدراسة الوقائع التي برز فيها ما هو شخصي على ما هو موضوعي، أتضح أن نسبة تأثير موضوعات وجوهر الخلاف أعلى بكثير من تأثير العامل الشخصي، فالخلافات كانت جميعها بسبب وحول الاستراتيجيات والسياسات التي حاولت كل دولة تطبيقها بغض النظر عن مشاعر الحب والكراهية.

وجدير بالذكر أن هذا النفور والتباعد الشخصي يعود إلى ما قبل رئاسة "أنتوني إيدن" عندما كان وزيراً للخارجية، ففي أول لقاء جمع بينه وبين "جون فوستر دالاس" يوليو 1942، كان إنطباع إيدن ليس عن دالاس وحده بل عن الأمريكيين بصفة عامة، غير جيد، "فهم لا يعرفون سوى القليل جداً عن أوروبا ومن عبث الأقدار بالنسبة لمستقبل العالم، أن تقرر آراء الولايات المتحدة غير المدروسة مستقبل القارة الأوروبية.."[25].

ونتيجة لهذا الحكم، كان "إيدن" يرى ضرورة أن ترتقي الدبلوماسية البريطانية بنفسها، وتكون كفؤة للتعامل مع الوضع الجديد[26] ولم يختلف رأي "السير ألكسندر جادوجان"[27] الذي حضر هذا اللقاء، عن رأي "إيدن" حيث كتب في مذكراته حول هذا اللقاء: "تناولت الغذاء في شقة أنتوني إيدن مع جون فوستر دالاس وكان دالاس من النوع الأكثر تشوشاً من الأمريكيين الذين يتصورون أنهم يفهمون في كل شيء والذين لا طائل منهم.."[28].

وعندما ألتقى "إيدن" بـ دالاس في اجتماع سان فرانسيسكو يوم الإعلان عن إنشاء هيئة الأمم المتحدة عام 1945، لم تتغير ملاحظاته حول "دالاس" ولم تكن بأي حال من الأحوال جيدة[29].

وبلغت كراهية إيدن لـ دالاس ذروتها، خلال النزاع حول معاهدة السلام اليابانية التي تم التوصل إليها أواخر عام 1952، كان الخلاف بين الولايات المتحدة وبريطانيا حول موقف طوكيو من الصين الشعبية قد تسبب في تأجيل المعاهدة أكثر من مرة، فبينما كانت الولايات المتحدة تعارض بشدة اعتراف اليابان بالنظام الشيوعي في الصين، وبالتالي تعارض إقامة علاقات تجارية بين البلدين، كانت بريطانيا ترى أن يكون لليابان علاقات تجارية مع الصين لأن ذلك سيعزز التجارة البريطانية في المنطقة، وأثناء الاجتماعات الأولية اتفق دالاس مع الجانب البريطاني، على أن الطريقة الوحيدة للتوصل إلى اتفاق مقبول بين بلديهما تكمن في

"الوعد" بألا يمارس الجانبان أي ضغوط على اليابان، فيما يتعلق بموضوع الصين قبل توقيع المعاهدة.."[30]. ولكن دالاس أضطر تحت الضغط الشديد الذي تعرض له في مجلس الشيوخ الأمريكي لخداع البريطانيين، فلكي يربح المعاهدة سمح بنشر رسالة "يوشيدا" الشهيرة يوم 16 يناير 1952، مع بداية مناقشة مجلس الشيوخ للقضية، وهي الرسالة التي دعمت موقف الولايات المتحدة الأمريكية، وتم التصديق على المعاهدة وبالطبع غضب الطرف البريطاني بشدة وشعروا أن "دالاس" ضللهم وعرضهم لسخط أعضاء البرلمان البريطاني، وبدأ ينتشر إحساس داخل أروقة وزارة الخارجية البريطانية بأن دالاس شخصية لا يمكن الوثوق بها[31].

وتجدر الإشارة إلى أن إيدن التقى بـ أيزنهاور في لندن، عقب نشر رسالة "يوشيدا" بوقت قصير، وكان أيزنهاور في طريقه إلى واشنطن ليصبح المرشح الجمهوري للرئاسة، بعد أن استقال من قيادة حلف الناتو NATO. وسأله إيدن: على من يا ترى سيقع اختياره لمنصب وزير الخارجة؟ وبالطبع لم يكن هذا السؤال من الأسئلة التي يمكن توجيهها لمرشح للرئاسة الأمريكية، وحاول أيزنهاور الهروب من الإجابة لكن إيدن واصل ضغطه وبإصرار، ثم باغته بأنه يأمل ألا يقع اختياره على "جون فوستر دالاس" لأنه لا يستطيع العمل معه[32].

يعلق "دونالدنيف" على تصرف إيدن بقوله: "بغض النظر عن الغطرسة التي اتسمت بها ملاحظة "إيدن" فقد أرتكب حماقة دبلوماسية وخطأ يتنافى مع أبسط قواعد العرف الدبلوماسية .."[33] ومع أن أيزنهاور ذكر في مذكراته إنه غفرها له، واعتبرها من قبيل الاهتمام الودي بسبب الصداقة القديمة بينهما، إلا أن مجرد ذكره لها في مذكراته يدل على مدى تأثيرها في علاقته بـ إيدن فيما بعد[34].

وبالطبع قد تدهورت علاقات إيدن ودالاس بعد اختيار أيزنهاور لـ دالاس "وزير للخارجية، ولعل الاختيار في حد ذاته كان بمثابة لفت نظر لـ "إيدن وتحذيره من أن رئيس الولايات المتحدة الأمريكية الجديد، لا يؤمن بتجاوز أصدقائه الحدود، لدرجة أن "تعيين بريطانيا أي من أعضاء الوزارة الأمريكية.. أو لدرجة أن تؤثر الصداقة على المصالح القومية لبلاده.."[35].

وعلى الطرف الآخر كان بعض رجال الإدارة الأمريكية يعبرون عن كراهيتهم للبريطانيين صراحة، ولعل أبرز مثال على ذلك ما ذكره "جون وهايتس" أحد العاملين بوكالة المخابرات المركزية الأمريكية CIA والذي أصبح فيما بعد أحد المساعدين الشباب لـ"جون فوستر دالاس" حيث لخص موقف وزارة الخارجية الأمريكية من البريطانيين بقوله: "لا يمكنك الاعتماد على البريطانيين في تنفيذ أي خطة مسئولة.." لقد كان وزير الخارجية يتجاهلهم إذ كان يشعر

بأنهـم حمقـى وثقـلاء .. وفي واقـع الأمـر لم يكـن لهـم "دالاس" أي إعجـاب.."[36] . كمـا عـبر "رودريك أوكونور" مساعد دالاس أيضاً وأحد عملاء وكالة المخابرات الأمريكية عن التناقض بـين دلاس وإيـدن "فلقـد كانـا مختلفـين تماماً، وفي كل مـرة كنت أرى فيها إيدن، كنت أشـعر دائماً إنه يسيطر عليه إحساس غامر بالخيلاء والغرور الشخصي، وكان دالاس على النقيض مـن ذلـك تمامـاً .. قد يكون لدى دالاس إحسـاس بالغرور الفكري أما الغرور الشـخصي فهو شيء لم يعرفه على الإطلاق.."[37].

ولقد أتضح بجلاء أثر الشكوك المتبادلة وطبيعة العلاقات السيئة في أول اجتماع جمعهما منـذ تعيـين دالاس وزيـراً للخارجية حيث جاءت كلمة إيدن حافلة بالإيحـاءات الوردية، بينما قـدم دالاس كلمتـه بأسـلوب المحامـين، ولقـد ضايـق هـذا الأسـلوب إيـدن لدرجة أنـه لم يبد الاهتمـام المناسـب لأسـلوب دالاس ومنطقـه المجهـد[38] ، كان الموضوع الرئيسـي للاجتماع هو سحب بريطانيا من قاعدة قناة السويس العسكرية الضخمة، ولقد أبدى دالاس إندهاشه من عدم إلمام إيدن بالتفاصيل بينما أمتعض إيدن من أسـلوب دالاس القانوني الفظ، وأعتبر أن تركيزه على التفاصيل أمر تافه وغير لائق[39].

وانفجـر الخـلاف مـرة ثانيـة حول الموقف من الشـيوعية في الهند الصينيـة، كان اهتمام دالاس منصبـاً علـى الوضـع الخطر للقوات الفرنسـية هنـاك، رغم أنه لم يكـن بالطبع معنى بدعـم الاسـتعمار الفرنسـي، بـل ربمـا العكس هـو الصحيح، إلا أنه كان يخشـى مـن أن تؤدي هزيمة الفرنسيين إلى سقوط الأنظمة الموالية للغرب في المنطقة "كقطع الدومينو" الواحدة تلو الأخرى في يد الشيوعيين[40].

ولقد أعد "دلاس" والأدميرال" آرثر ورادفورد رئيس الأركان المشـتركة خطة أطلق عليها للهعمليـة النسـر" لإنقـاذ ديان بيـان فو وكان قوام الخطة، توجيه ضربـات جوية من حاملات الطائـرات الأمريكيـة الموجـودة في خليـج "شـونكين" وبعـد وضـع الخطـة، غـادر دالاس وآرثر الولايـات المتحـدة في طريقهمـا إلى لنـدن وباريس يوم 10 أبريل 1954 لمناقشـتها، واشـترط دالاس دخول بريطانيا والكومنولث وعلى نحو خاص اسـتراليا ونيوزيلندا جنباً إلى جنب مع الولايـات المتحـدة الحـرب .. وبعـد انتهـاء الاجتماعات تصور دالاس أنه قـد حصل على تأييد إيـدن ولكـن إيـدن أنكـر إنـه وعده بشـيء، لذلك لمـا دعا أيزنهـاور في نهاية أبريـل 1954 إلى اجتماع يضم سـفراء دول الكومنولث البريطاني وفرنسـا والعديد من دول شـرق آسيا، أعطى إيـدن تعليماتـه للسـفير البريطانـي بعـدم الحضـور، وبينمـا أخذ إيـدن يـردد أن دالاس بهذه الدعوة يريد أن يزيحه عن الطريق، كان دالاس يردد هو الآخر أن إيدن كذب عليه وسقطت

"ديان بيان فو" وأعقب ذلك خروج الفرنسيين من الهند الصينية، واعتبرت هذه الهزيمة انتكاسة حقيقية للجيوش الأوروبية في آسيا، وسيظل دالاس يردد أن رفض إيدن الانضمام لعمل موحد هو السبب في هذه الهزيمة[41].

وبعد سقوط "ديان بيان فو" بدأ الأمريكان يسخرون من إيدن ويقرنون أسمه بالكثير من النعوت اللاذعة، فهو "المتملص" وهو الذي يفتقر إلى الاعتبارات الأخلاقية وفي مجلس الشيوخ وصف "وليام كنولاند" بريطانيا نفسها بأنها: حليف لا يعتمد عليه"[42].

لكن الأهم من ذلك أن "دالاس" أعلن في يونيو 1954 خلال اللقاء الذي عقده مع بعض الصحفيين الأمريكيين أن السياسة الخارجية للولايات المتحدة قد عانت كثيراً من نزوعها إلى السياسات الاستعمارية لبريطانيا وفرنسا، وأكد أن هذا الاتجاه سيتم تغييره[43].

وعندما انعقد مؤتمر قمة جينيف 1955 كانت العلاقات بين إيدن ودالاس قد وصلت إلى حافة الهاوية، ولقد زاد هذا المؤتمر من تمزقها.

ولقد بدأت اجتماعات هذه القمة التي ضمت الدول الأربع الكبرى يوم 18 نوفمبر 1955 واستمرت لمدة خمسة أيام، كانت توقعات إيدن إنه سيكون المهيمن على هذا المؤتمر وأن دوره سيبز أدوار "خروشوف" و"أيزنهاور" و"إدجار فور" والحقيقة أن إيدن كان هو الوحيد الذي خبر مثل هذه الاجتماعات الدولية أما الثلاثة الآخرون فكان الاجتماع بالنسبة لهم هو أول اجتماع يحضرونه بهذا المستوى، وفضلاً عن ذلك كان إيدن يرى أنه الوحيد الذي يمتلك الخلفية السياسية، ويعرف أصول اللعبة الدبلوماسية، ولذلك كان يتوقع أن يكون نجم هذا المؤتمر والمتحدث الرئيسي بلسان الغرب، لكن الأمور سارت في عكس الاتجاه وعلى غير هواه، إذ سرعان ما برز "أيزنهاور" وخطف الأضواء من الجميع وانزوى إيدن لم يعره الروس أدنى اهتمام بل تجاهلوه تماماً ولذلك ووفقاً لشهادة "رودريك أوكونور" خرج إيدن من هذا الاجتماع محبطاً بشدة، ورد ذلك إلى وجود أيزنهاور[44].

ولقد عبر "سلوين لويد" وزير خارجية بريطانيا عن كراهيته للأمريكان واتهمهم بالنفاق فهم "يبدون في الظاهر حلفاء مخلصين وجديرين بالثقة، ووراء هذا المظهر الخارجي كان العديد من الأمريكيين يخفون كراهية كبيرة للنزعة الاستعمارية واستياءاً من أي سلطة تبقت لنا من الأيام العظيمة لإمبراطوريتنا وابتسامة سعادة يخفون نصفها فحسب، وهم يرون زوال مجدنا"[45].

على أية حال، عندما انعقدت القمة الأنجلو - أمريكية 30 يناير - فبراير 1956 ورغم

المجامـلات الدبلوماسـية، فقد فشـلت فشـلاً ذريعاً في عـلاج أي خلاف حـول أي موضوع من الموضوعات التي طُرحت على بساط البحث في هذه القمة ولم تنجح القمة في رفع أي تناقض بين سياسة بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية.

كان جدول أعمال القمة قد اشتمل على موضوعين رئيسيين هما:

* الاتحاد السوفيتي في ظل رئاسة "خروشوف".

* والشرق الأوسط[46].

كما وقع الخلاف حول مسألة الاعتراف بالنظام الشيوعي في الصين، لكن الخلاف الأكثر خطورة كان حول الشرق الأوسط، فكان رأي "أيزنهاور ودالاس" إنه قد يلتهب في أي لحظة"[47] . وكان اقتراح إيدن أن تمنح القوى الأوروبية الثلاث المزيد من القوة والدعم للإعلان الثلاثي الصـادر عـام 1950، وعلـى حد تعبيره أن "يمنح الإعلان أسـناناً" وذلك بتحويله إلى تحالف عسـكري، وكان إيدن سـقط، ولم يمنح الإعلان الثلاثي أسـناناً[48] الأمر الذي أدى إلى سـخط رئيس الوزراء البريطاني.

وحـول "واحـة البوريمـي" وقـع الخـلاف أيضاً، حيـث كان مـن البديهـي أن يدافع دالاس عـن المملكـة العربيـة السـعودية في نزاعهـا مـع سـلطنة عُمان الـتي كانت تقبع تحـت الحماية البريطانيـة وكانـت القـوات السـعودية قد احتلـت الواحة عـام 1952 وأدعت المملكـة العربية السـعودية، ملكيتهـا لهـا، وأيـدت الولايات المتحدة السـعودية لأنها كانت أكـبر منتج للنفط في الخليـج، كمـا أن "كونسـرتيوم آرامكو" الأمريكي القوي كان هو المسـيطر علـى ثرواتها، وكانت الدراسـات والتوقعـات قـد أشـارت إلى أن الواحـة تحتـوي علـى مخـزون هائـل مـن البترول، وبالتالـي كانـت "آرامكـو" تقـف خلف المزاعم السـعودية وتسـعى لانجاحها، وإلا فإن شـركات البترول البريطانية التي وقعت العقود مع السلطان ستحصل على حقوق التنقيب، وقد فشلت كل محـاولات التحكيـم، ورفـض دالاس التضحيـة بمصـالح بلاده مـن أجل حليفتـه المتداعية بريطانيـا بـل أنه كان صريحاً وواضحاً فيما قاله لـ"إيدن "فالولايات المتحدة لها مصالح مهمة في المملكـة العربيـة السـعودية، هناك منابع البترول الواسـعة، ذات الأهميـة البالغة ولنا أيضاً قاعدة جوية سـينتهي عقدها هذا العام، والولايات المتحدة لا تريد أن توضع في موقف ممكن أن تخسر فيه كل تلك المصالح.."[49].

ولم ينجـح المؤتمـر كذلـك في علاج الخـلاف والتناقض الـذي وقع بين الولايـات المتحدة وبريطانيا، حول حلف بغداد كان "دالاس" هو الذي اقترح إنشاء الحلف، باعتباره أحد سلسلة

التحالفات التي كانت تستهدف تطويق الاتحاد السوفيتي، وكان الحلف يمتد من باكستان إلى إيـران والعـراق وتركيـا، ولقد تحمس إيدن لهذا الحلف وفي أبريل 1955 أعلن توقيع بريطانيا إلا أنه سرعان ما صدمها رفض الولايات المتحدة الانضمام إليه[50].

وعلـى الرغـم من أن رفض الولايات المتحدة كان لأسـباب واعتبارات منطقية لعل أهمها معارضة مصر وإسـرائيل للحلف[51] إلا أن هذا الموقف من الولايات المتحدة اسـتفز بريطانيا، وتسـبب في توتـر "إيـدن" بشـكل لافت للنظر، خاصة وأنـه كان يدرك أنهـا في حاجة ملحة إلى الاسـتحكامات الحيوية للحلف ضد الاتحاد السـوفيتي في الشـرق الأوسـط، والحقيقة أن إيدن قدم لها دون أن يدري حلاً مثالياً، بإندفاعه للقيام بالدور الرئيسـي في تشـجيع حلف بغداد، فلم يعد هناك ما يدفعها إلى الدخول فيه والإضرار بعلاقاتها مع مصر وإسرائيل[52].

هكذا فشل المؤتمر، ولم تحل زيارة إيدن لواشنطن خلافاً واحداً، ولعل أهم أسباب فشل المؤتمـر أن إيـدن لم يـدرك أن بـلاده هي التي كانـت تحتاج الولايات المتحـدة أكثر من حاجة الولايات المتحدة لها، إذ كان الاقتصاد البريطاني يمر بأزمة عنيفة، ولقد عرض إيدن مشكلة بلاده، حيث أشـار إلى أن احتياطي بريطانيا من الذهب والدولارات لا يكفي تغطية مواردها إلا لثلاثة أشـهر فقط، وأن بلاده تحولت بسـبب الحرب العالمية الثانية من أكبر دائني العالم إلى أكبر مديني العالم.."[53].

ويبـدو أن "إيـدن" تصـور إنه بعرضه لظروف بلاده سـيؤثر على "أيزنهـاور ودالاس" لكن العكس كان الصحيـح تمامـاً، إذ قوبل ذلك ببرود مـن الاثنين، ولم يدفعهما إلى الموافقة على أو تقديم أي شيء لا يخدم المصالح الذاتية للولايات المتحدة الأمريكية[54].

لقـد كان علـى رئيس الوزراء البريطاني أن يفهم أن الإمبراطورية تنحسـر، وأنه لم يكن منطقيـاً أن تعمـل الولايات المتحدة مـن أجل خدمة دولة أخرى، حتى لو كانت هذه الدولة هي حليفتها[55]. كما كان عليه أن يفهم أن الخلاف بين واشنطن وبريطانيا هو خلاف استراتيجي في المقـام الأول، محكـوم بالتنافـس الطبيعـي بينهمـا علـى النفوذ والسـيطرة في عـالم ما بعد الحرب العالمية الثانية[56].

وعلـى الطـرف الآخـر، لم يكـن "أيزنهاور" أسـيراً لأوهام أو أسـاطير تحركـه أو تؤثر في اختياراتـه، بـل كان مـدركاً لقوة بلاده وللتناقضـات والمتناقضات العديـدة القائمة على أرض الواقع، وكان عليه أن يتفاعل مع هذه التناقضات ويسير غورها وفي حالة المفاضلة بين الأهداف القومية لبلاده، كان عليه أن يضحي بحلفائه.

ولعل موقف دالاس أثناء اجتماع وزراء حلف السيتو SEATO الذي بدأ في كراتشـي يوم 6 مـارس 1956، أفضـل دليـل على ذلك، حيث أكد لـ"لويد" أن الولايات المتحدة سـتقوم بدور أكثـر فعاليـة في الشـرق الأوسـط، ولمـا ألح "لويد" على ضـرورة انضمام الولايـات المتحدة إلى حلف بغداد، أكد له دالاس أن هذا الأمر لا يتفق مع مصالح بلاده وأنه أمر مستحيل تماماً[57].

ورغم انتقادات وزير خارجية فرنسـا "كريسـتيان بينو" لسياسـة الولايات المتحدة إلا أن اجتماع السيتو انتهى بانتصار رؤية دالاس[58].

ولم تلتفـت الولايـات المتحـدة للهجة المعادية لها التي بدأت تظهر في البرلمان البريطاني، والتي وصلت إلى الذروة في أبريل ومايو 1956[59].

علـى أيـة حـال أُضيـف إلى نقاط الخـلاف بين بريطانيـا والولايات المتحـدة رفض إدارة أيزنهاور في أبريل 1956، القيام بعمل عنيف ضد جمال عبد الناصر[60].

هكذا بقي التنافس داخل المعسكر الغربي، وظلت الخلافات والتناقضات بين الإمبراطورية البريطانيـة – والفرنسـية مـن ناحية، والولايـات المتحدة الأمريكية، من ناحيـة أخرى، معلقة دون حل، حتى انفجرت على أثر تصاعد الصراع بين مصر والغرب، وهو الصراع الذي وصل إلـى ذروتـه في صيـف 1956 عندمـا أعتـدت بريطانيـا وفرنسـا وإسـرائيل علـى مصـر بهدف إسقاط النظام الجديد، والقضاء على جمال عبد الناصر.

ويـكاد ينعقـد الإجمـاع علـى أن أزمـة السـويس كانـت بمثابـة المسـمار الأخـير، في نعش الإمبراطوريـة البريطانيـة، وعلـى أن التواطـؤ والعـدوان الثلاثـي فجـر التناقضـات وأيقـظ الخلافـات المعلقـة داخـل المعسـكر الغربـي، وأعطى فرصـة ذهبيـة للإمبراطوريـة الصاعدة لتدشـن صعودهـا إلى القمة، ولتفرض السـلام الأمريكـي PAX AMERICANA ولتجعل من شـعار القرن الأمريكي، حقيقة مؤكدة بعد تراجع الإمبراطوريتين الاسـتعماريتين، البريطانية والفرنسية.

والسؤال الذي يطرح نفسه هنا، هل صنعت الولايات المتحدة الأمريكية الأزمة أو خططت لاسـتغلالها علـى الأقل ودفعت بحليفتها إلى حافة الهاويـة؟ وضغطت عليها لتعترف بحقائق الأمور، وتترك لها زعامة وقيادة المعسكر الغربي؟

كان التناقـض بـين سياسـات "عبد الناصر" قـد أصبح واضحاً بعد عقـد اتفاقية الجلاء فبينما كان عبد الناصر يسعى إلى دعم استقلال بلاده، ومساعدة حركات التحرر في الوطن العربـي، كان الغـرب يسـعى إلى تكبيل هذه الدول بقيود الاتفاقيـات والمعاهدات، حتى يضمن

سيطرته على مواردها وأسواقها فضلاً عن إرادتها، وفي الوقت الذي كان فيه عبد الناصر يفكر في تكوين حزام من الدول العربية المحررة حول إسرائيل، كان الغرب يحاول عزله داخل حدوده ليواجه إسرائيل منفرداً في حالة وقوع الحرب بينهما. لذلك شارك عبد الناصر في مؤتمر باندونج 24-18 أبريل 1955 وعقد صفقة الأسلحة التشيكية يوم 27 سبتمبر 1955، واستمرت مهاجمته لحلف بغداد، ثم اعترفت مصر بالصين الشعبية يوم 19 مايو 1956، وإن كانت قرارات عبد الناصر السابقة التي جاءت كرد فعل لسياسات الغرب المعادية لمصر، قد أزعجت الدوائر الغربية بشدة، إلا أن قرار تأميم قناة السويس يوم 26 يوليو 1956 كان بمثابة أكبر لطمة وجهت إلى الغرب، وأزعجت بشدة الإمبراطورية البريطانية والفرنسية.

ومع أن القرار جاء كرد فعل على إعلان الولايات المتحدة سحب مساهمتها في تمويل مشروع السد العالي بطريقة مهينة يوم 19 يوليو 1956 إلا أنه كان من القرارات التي دُرست وتم تأجيلها انتظاراً للحظة التاريخية المناسبة[61].

واللافت للنظر، أن بريطانيا، كانت حريصة على دعم فكرة المشاركة في بناء السد العالي، خاصة بعد أن شعر "إيدن" بالصدمة من جراء اختراق السوفيت للشرق الأوسط، وكانت قناعته أن المشاركة في بناء السد العالي قد تكون أحد الوسائل المهمة التي تستعيد بها بريطانيا نفوذها، الذي كان يتناقص تدريجياً، وكما قال لأحد مساعديه: "ينبغي علينا ألا نسمح للسوفيت بالوصول إلى وادي النيل مهما كان الثمن.."[62].

لذلك أعرب عن ضيقه من تصميم الولايات المتحدة على الإعلان عن رفض تمويل المشروع، وبالطريقة المهينة التي تم بها ثم أخذ يصب جام غضبه على جمال عبد الناصر[63].

ويبدو من مظاهر الحوادث أنه اقتنع بأنه إذا كانت فرصة البقاء في مصر والشرق الأوسط بواسطة المشاركة في تمويل هذا المشروع الكبير الذي سيستمر بناؤه سنوات، قد ضاعت من بريطانيا، فلعل عقاب عبد الناصر قد يوصل إلى نفس النتيجة ويمنحها فرصة أخيرة، لذلك بعد التأميم مباشرة، أعلن إيدن أن عبد الناصر قد قبض على قصبتنا الهوائية وإنه لن يفلت من العقاب[64].

كانت الولايات المتحدة الأمريكية ترقب ردود الفعل، لذلك استلفت نظر الإدارة الأمريكية ما سجله القائم بعمل السفير الأمريكي في لندن "فوستر" عن اجتماع مجلس الوزراء والذي عقده إيدن منتصف ليل 26 يوليو 1956، أي نفس اليوم الذي أعلن فيه عبد الناصر قرار التأميم[65] وأدرك أيزنهاور أن مجلس الوزراء البريطاني يتساءل حول المدى الذي يمكن أن تذهب إليه الولايات المتحدة في تأييد والاشتراك في موقف حازم ضد عبد الناصر سواء كان

ذلك في شكل عقوبات اقتصادية أو عسكرية .."[66] وأن إيدن حانق فعلاً، وإنه وجد أخيراً المبرر لشن حملة شاملة ضد مصر ولتدمير صورة عبد الناصر إلى الأبد كزعيم للقومية العربية[67].

وفي اليوم التالي أرسل إيدن برقية إلى أزينهاور يهمنا مما جاء فيها إلحاحه على "التحرك الفوري": "إذا قمنا بعمل حازم الآن، فسنحظى بدعم كل الحلفاء.." وتحذيره من ضياعٍ الفرصة.." وإذا لم نفعل ذلك الآن، فإننا مقتنعون بأنه سيتم تدمير نفوذنا ونفوذكم تماماً في سائر أنحاء الشرق الأوسط.. إنني وزملائي مقتنعون بأنه يتعين علينا الاستعداد لاستخدام القوة .. لإعادة ناصر إلى رشده، ونحن مستعدون من جانبنا للقيام بذلك .. وقد أصدرت أوامري هذا الصباح لرؤساء الأركان لإعداد خطة عسكرية تتفق مع هذا التصور"[68].

هكذا طالب "إيدن" بالتحرك الفوري، وحذر من تدمير نفوذ الإمبراطورية البريطانية وكذلك نفوذ الولايات المتحدة في الشرق الأوسط.

فهل حقاً كان التحرك الفوري ضروري؟ وهل حقاً كان نفوذ الولايات المتحدة الأمريكية في الشرق الأوسط في خطر؟ الإجابة على السؤال الأول، بنعم، فلو أن الضربة العسكرية كانت فورية، لكانت نتائجها أخطر على مصر، وربما أعادت لبريطانيا نفوذها في المنطقة .. أما كون نفوذ الولايات المتحدة في الشرق الأوسط في خطر، فهو تقدير خاطئ من إيدن ربما قُصد به دفع أزنهاور للإسراع بالتحرك ومساندته قبل أن تضيع فرصته هو، خاصة وأنه كان يرى أن التأميم رد فعل على إجراءات قامت بها حكومة الولايات المتحدة – يقصد إلغاء تمويل السد العالي – فهي المسئولة عنه وعن تبعاته[69].

ويستلفت الانتباه هنا، أنه بينما كانت لندن "تغلي" وكان إيدن قد استشاط غضباً، كانت واشنطن باردة وأيزنهاور يفكر بهدوء وببطء، ولا يهمه أن تضيع الفرصة التي أراد إيدن أن يغتنمها، بل إنه سعى بعمد إلى تفويتها كما سنرى.

تمثل أول رد فعل لـ"أيزنهاور" بعد التأميم، وقبل أن يتلقى برقية إيدن في عقد اجتماع لمناقشة المسألة، وتبلورت أفكاره فيما أعلنه ويمكن اختصاره على النحو التالي:

- أن خطاب عبد الناصر (خطاب التأميم) ملئ بالافتراءات على الولايات المتحدة.
- أن الولايات المتحدة قلقة بسبب قرار عبد الناصر.
- أنها مهتمة بقناة السويس لأنها ممر عالمي للتجارة بين الشرق والغرب.
- أنها ستجري مشاورات مع الدول التي يعنيها أمر القناة.

وهكذا رفض "أيزنهاور" من البداية المشاركة في عمل عسكري ضد عبد الناصر حتى بعد أن وصلته برقية إيدن الغاضبة[70] .

على أية حال اندفعت بريطانيا لتنسق مع فرنسا، من أجل خوض الحرب ضد عبد الناصر واعتزم كرستيان بينو الذهاب إلى لندن في عطلة نهاية الأسبوع لمناقشة ذلك، وطلب إيدن من أيزنهاور أن يبعث بممثل أمريكي ليحضر الاجتماع حتى يتسنى للدول الغربية الثلاث الكبيرة أن تنسق تحركاتها.

ومع أن "أيزنهاور" استجاب، وأناب عن دالاس الدبلوماسي البارز "روبرت مورفي" للقيام بهذه المهمة، إلا أن التعليمات التي أعطاها لـ"مورفي" يجب أن تستوقفنا بعض الوقت:

أولاً: كان الهدف الأول من تكليف "مورفي" هو أن يستطيع الأمر ويعرف ما يجري في لندن.

ثانياً: كان على "مورفي" أن يبلغ" إيدن وبينو" أن يتعاملا مع الموضوع بشكل أهدأ.

ثالثاً: كما كان عليه إحباط أي عمل عسكري طائش.

رابعاً: حتى في حالة إذا ما أصرا على القيام بعمل عسكري ضد عبد الناصر فينبغي ألا يبدو وكأنه عمل من أعمال نادي الثلاثة الكبار.

وأخيراً على "مورفي" أن ينبههما إلى عدم الربط بين ما قام به عبد الناصر والصراع العربي الإسرائيلي[71].

ومن المفارقات ذات الدلالة هنا إنه بينما كان "إيدن" لا ينام استقل أيزنهاور بعد اجتماعه بـ"مورفي" الطائرة في طريقه إلى مزرعة "جيتسبرج" ليستريح لمدة ثلاثة أيام[72].

ولعل هذا يدفعنا إلى التساؤل، لماذا اتسم الموقف الأمريكي بالهدوء؟ لقد كفانا "أيزنهاور" نفسه مشقة البحث عن الإجابة فأشار إلى عدة أسباب تفسر هدوء الموقف الأمريكي منها:

أولاً: قلة المصالح الأمريكية في قناة السويس، إذ أن 2.7% فقط من إجمالي السفن التي كانت تستخدم القناة وقتئذ كانت مسجلة في الولايات المتحدة.

ثانياً: أنه لم يكن للحكومة الأمريكية حصة في شركة القناة.

ثالثاً: استقلال الولايات المتحدة فيما يتعلق بحاجتها البترولية.

رابعاً: تمركز الاستثمارات الرئيسية لها في دول الخليج.

وبالطبع على النقيض من ذلك كان الوضع بالنسبة لبريطانيا وفرنسا[73].

على أية حال، نقل مورفي انطباعه لـ أيزنهاور بعد مقابلته لـ إيدن وسلوين لويد وكريستيان بينو، مؤكداً لهم تصميم بريطانيا وفرنسا على القيام بعمل عسكري يزيل جمال عبد الناصر من الوجود، لذلك طلب أيزنهاور من دالاس بعد عودته من بيرو، أن يتوجه إلى لندن، لكن دالاس وصل واشنطن أولاً، وصرح للصحفيين بأن:

* تأميم قناة السويس قد وجه ضربة خطيرة للثقة الدولية.

* وإنه سيؤثر ليس فقط على حاملي الأسهم – وهم ليسوا أمريكيين – بل على تشغيل القناة نفسها، وهو ما يسبب قلقاً بالغاً للولايات المتحدة بوصفها إحدى الدول البحرية.

كما صرح لنائب الرئيس "ريتشارد نيكسون" بأنه سيبذل قصارى جهده لإقناع البريطانيين والفرنسيين بعدم شن الحرب، أما إذا فعلوا فيجب عليهم أن يدركوا إنه سيتعين عليهم خوضها وحدهم[74].

ولكن اللافت للنظر هنا، إنه رغم رفض الولايات المتحدة للمشاركة في عمل عسكري ضد عبد الناصر، إلا أن الإدارة والصحافة الأمريكية لم تخف بغضها له ولم تكن تتورع عن وصفه بأقذع الصفات فهو ديكتاتور متقلب، وهو هتلر الشرق إلخ.

على أية حال، حسم إيدن أمره على ضرورة استخدام القوة العسكرية، ضد عبد الناصر، وبعث هو وماكميلان يوم الاثنين 30 يوليو 1956، برسالتين سريتين للغاية، إلى أيزنهاور أكدا فيهما على أن الحكومة البريطانية، قد اتخذت قراراً حازماً، لا رجعة فيه بتحطيم عبد الناصر".. وأنها ستبدأ العمليات الحربية بأسرع ما يمكن، وعلى الأرجح في ظروف ستة أسابيع، دون إعطاء الفرصة لأي وساطة أو إجراء أقل عنفا.."[75].

وعلى أثر ذلك، عقد "أيزنهاور" اجتماعاً صباح الثلاث 31 يوليو 1956 تمت فيه دراسة ما جاء في رسالة إيدن، وتقرر سفر دالاس إلى لندن، حاملاً رسالة شخصية من أيزنهاور لـ إيدن، ولقد اتسمت هذه الرسالة بشيء من الخشونة ولعل أهم ما ورد فيها:

- ضرورة عقد اجتماع للدول الموقعة على اتفاقية القسطنطينية عام 1888 قبل القيام بعمل عسكري.

- إن الرأي العام الأمريكي والرأي العام العالمي سيشعر بالسخط إذا لم نحاول بالطرق السلمية.

- قد تكون النجاحات العسكرية الأولى سهلة، لكن الثمن قد يكون فادحاً.

والأهم تأكيد للهأيزنهاورلله على إنه إذا ما قامت بريطانيا بعمل عسكري ضد مصر، فإنها يستحسن ألا تعتمد بشكل أوتوماتيكي على انضمام القوات الأمريكية وبرر ذلك، بأنه يتعين على الكونجرس الأمريكي إقرار مثل هذا العمل، وهو الآن في أجازة[76]. وإن كان من الممكن دعوته لجلسة طارئة، لكنه على الأرجح سيرفض استخدام القوة، إلا إذا كان هناك دليل على استنفاد كل السبل السلمية لحل الأزمة، أما إذا لم يقدم الدليل على ذلك، قد يكون هناك رد فعل يؤثر بشكل خطير على مشاعر شعبنا تجاه حلفائنا الغربيين[77].

وفي نهاية الرسالة طلب "أيزنهاور" من إيدن مراجعة ما ذكره في رسالته عن قرار استخدام القوة[78].

على أية حال، لم يصدر عن الولايات المتحدة أي عمل عنيف ضد مصر خلال الأيام الأولى التي أعقبت قرار التأميم، إلا أنها سرعان ما انضمت إلى لندن وباريس وجمدت الودائع المصرية، وكان هذا الإجراء أقصى ما يمكن أن يقبله "أيزنهاور"[79].

وعلى الرغم من أن تأخير الحرب التي شرعت فيها بريطانيا وفرنسا كان يعود أساساً إلى عدم استعداد القوات العسكرية البريطانية والفرنسية، إلا أن إيدن اعتبر موقف الولايات المتحدة بمثابة العقبة الكؤود التي حالت دون الانتقام من عبد الناصر[80].

المثير للدهشة كما لاحظ "دونالدنيف" أن دالاس رجل حافة الحرب، انقلب أثناء مباحثاته مع إيدن ولويد وبينو" إلى داعية يبشر بالسلام، وانقلب إيدن رجل الحلول الوسط والمفاوضات، إلى داعية للحرب والقتال[81]، ولعل هذا التحول يعكس عمق التناقضات التي كانت بين الشخصين والبلدين في آن واحد.

وأثناء وجود "دالاس" في لندن خيم جو عدائي ضد الولايات المتحدة عكسته عناوين الصحف، وحذر ماكميلان من أن بريطانيا ستنتهي كقوة عظمى إذا أنتصر ناصر. ومع ذلك أكد دالاس على أهمية تعبئة الرأي العام قبل القيام بأي عمل عسكري، ونصح بالتأني، لكن الأهم إنه اقترح، اشتراك بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة في توحيد الدعوة لعقد مؤتمر دولي للدول البحرية، لمناقشة المشكلة وإيجاد حل لها[82].

وتجدر الإشارة هنا، إلى أن رغم تحذيره من مغبة شن الحرب، إلا أنه أبدى شيئاً من التعاطف مع الموقف البريطاني والفرنسي، لدرجة أنه قال: "يجب إيجاد طريقة لجعل ناصر يتقيء ما يحاول ابتلاعه"[83].

ولقد نسى إيدن كل تحذيرات أيزنهاور وتعلق نتيجة لسعيه المحموم نحو الحرب، وكراهيته الشديدة لـ"عبد الناصر" بالعبارة العنيفة السابقة وأعتبرها إقراراً من دالاس لخطط الحرب الأنجلو– فرنسية، وذكر إيدن بعد ذلك، إن عبارة إيدن كانت في غاية الصراحة وظلت تتردد في أذني لشهور عديدة"[84].

لكـن مـورفي الـذي عرف دالاس جيداً، فيؤكد أن إيدن بالـغ كثيراً في تقدير أهميتها، وأن دالاس لم يكن يقصد الموافقة على العمل العكسري[85].

علـى أيـة حـال، بينمـا اسـتمر "إيـدن" و"موليـيه" في الاسـتعداد لحـرب، اسـتمر أيزنهاور ودالاس في تطبيـق اسـتراتيجية كان هدفهـا تحويل نظر بريطانيا وفرنسـا عن الحرب[86] ولقد مثـل مؤتمـر لنـدن أبرز الجهـود التي بذلتها الولايـات المتحدة لكبح الاندفـاع نحو الحرب ولو مؤقتـا[87] إلا أن فشـل المؤتمـر بعـد أن تجاهلتـه مصـر وضـع الغـرب كله في مـأزق، تخلص منه دالاس وقـدم اقتراحـاً جديـداً بتشـكيل لجنة تمثل المؤتمـر، لكي تلتقي بعبـد النـاصر وتعرض عليه وجهة نظر الأغلبية وتم اختيار "روبرت منزيس" رئيس وزراء اسـتراليا رئيسـاً لها[88] ولم يكن هذا الاقتراح إلا مناورة أخرى من دالاس لاستهلاك الوقت[89].

لقد استبد شبح "ناصر" وهو يحطم الإمبراطورية بـ"إيدن" لكن موقف أيزنهاور ودالاس باعـد بينـه وبين الانتقـام الفوري وأضاع عليه فرصة حقيقية –لو شـاركوه– للانتقام من عبد النـاصـر، واسـتعادة ولـو جزء من هيبـة الإمبراطورية. كما أقنعوه بأهميـة إيجاد مبرر مقبول دولياً لإعلان الحرب على مصر.

وفي الوقت الذي كان يبحث فيه إيدن وموليبه بحثاً محموماً عن المبرر المقبول، استخدم دالاس كل طاقاته ومناوراته القانونية ليبدد محاولتهما، فعندما فشلت بعثة "منزيس" اقترح دالاس فكـرة إنشـاء منظمـة أو جمعيـة للمنتفعين مـن القناة، تتكون بشـكل مبدئي من الدول الثمان عشرة الأعضاء في التكتل الغربي في مؤتمر لندن[90].

ولقـد أكـد "دالاس" علـى الأهداف السـلمية لمشـروعه، وصـرح بأنه حتى لـو رفض "عبد النـاصر" التعاون معها، فإننا لا ننوي أن نشـق طريقنا بالقوة إلى القناة وسنرسـل سـفننا عبر طريق رأس الرجاء الصالح[91].

لقد وجه "دالاس" بتصريحاته هذه ضربة قاصمة لـ"إيدن" وأدت هذه التصريحات بالفعل إلى مزيـد مـن تدهـور العلاقـات بينهما، وإن شـئنا الدقة بـين الدولتين الحليفتـين، بريطانيا والولايات المتحدة، لدرجة أن "إيدن" فسر تصريحات دالاس حول هيئة المنتفعين، بأنها "دعوة

لناصـر لكـي يرفـض المشـروع دون خـوف مـن العواقب، ومن شـأن هـذا المنطـق النفعي تجاه الحلفاء أن يدمر أي مشاركة حقيقية[92].

يرى "دونالدنيف" أن رد فعل إيدن العنيف على ملاحظات دالاس لا يفسره المأزق العنيف الذي تعرض له أمام البرلمان، بل يعود إلى أن دالاس بمناوراته هذه، خدعه مرة ثانية، ودمر خطة أخرى من خططه لشن الحرب وتركه يبحث مرة ثانية عن الذريعة[93].

وتجـدر الإشـارة إلى أنـه بعـد مـرور سـتة أسـابيع تحـول موقف الـرأي العام ضـد فكرة الحرب، وساعد على ذلك:

- عدم وقوع أي حادث خطير.
- تحرك عبد الناصر بحرص شديد.
- استمرار القناة مفتوحة أمام الملاحة واستمرار الحركة التجارية دون أي عوائق.
- عدم حدوث أي نقص في إمدادات البترول[94].

هكـذا تلقـت الإمبراطوريـة البريطانيـة – والفرنسـية لطمة عنيفة من عبـد الناصر ولم تتمكـن رغم مرور سـتة أسـابيع على ردهـا، نتيجة لموقـف حليفتها الكبرى الولايـات المتحدة، وإذا كانـت لطمـة عبـد الناصـر قـد أفقدتهـا صوابهـا فـإن موقف حليفتهـا التي قـد أفقدتها توازنهـا وثقتهـا في حليفتهـا الـتي دفعتها للبحث عـن ذريعة لن تجدي وحتى لـو وجدتها فبعد مرور ستة أسابيع كان اللجوء إلى الحرب سيبدو حتماً، عملاً مثيراً للسخرية، على حد تعبير أيزنهاور"[95].

والمثير للدهشة أن دالاس صاحب اقتراح هيئة المنتفعين هو نفسه الذي تسبب في فشلها وذلك عندما تخلى عنها ووأدها حيث أعلن أمام الجلسة الافتتاحية:

- أن عضوية الرابطة لن تضمن فرض أي التزامات على أعضائها.
- أن تسديد الأعضاء رسوم المرور للرابطة عمل اختياري بحث.
- أنه في حالة إصرار مصر على اسـتخدام مرشـديها فلن يكون أمام مرشـدي الرابطة ما يفعلونه.

كان تصريح "دالاس" هذا معناه، أن الرابطة أو الهيئة لن تتمتع بأي سـلطة ذات شـأن[96] بل عندما سـأله أحد الصحفيين في نفس اليوم الذي أعلن فيه عن تأسـيس الهيئة "2 أكتوبر 1956" عمـا إذا كانـت الرابطـة الجديـدة سـيكون لهـا أسـنان أم لا " كانـت الإجابـة صدمـة

لـ"إيدن" حيث أجاب" هناك من يبحث عن تسنينها.. لكن لن يكون لها أبداً أسنان، إذا كانت الأسنان تعني استخدام القوة"[97].

ولقـد تسـببت تصريحات "دالاس" في توسـيع هـوة الخلاف بينه وبين "إيـدن" لكن الأهم أن هيئة المنتفعين فشـلت نتيجة عدم مسـاندة الولايات المتحدة لها. السـؤال لماذا؟ خاصة أن "إيدن" وصل بعد فشلها إلى نقطة اللاعودة!!

هل كان "دالاس" يقصد ذلك؟! ثم أليست الملاحظة الخاصة بالمكسب والخسارة جديرة بالاهتمـام؟ فخـلال السـتة أسـابيع الـتي تلت قـرار التأميم، لوحـظ أنه كلما كسـب أيزنهاور ودالاس خطـوة وتقدمـت الولايـات المتحـدة في إدارة الأزمـة خطـوة، كلما خسـر إيـدن خطوة وتراجعت الإمبراطورية البريطانية، وبهذا الصدد ليس بعيداً عن الصحة القول بأن الولايات المتحدة أضاعت الفرصة على "إيدن" ليوجه ضربته بالتعاون معها في الأسـبوع الأول أو الثاني بعد التأميم، ثم تسـببت التصريحات والقرارات في تهدئة الرأي العام الغربي، لدرجة أنه لم يُعد هناك من يؤيد الحرب إذا ما أعلنها "إيدن" لكن اللافت للنظر أن دالاس كان يدفع إيدن في نهايـة السـتة أسـابيع إلى الحافة مرة ثانيـة فـ"عبد الناصر" يجب أن يتقـيء القناة" وهيئة المنتفعين لا قيمة حقيقية لها.

علـى أية حال، اسـتمرت مناورات "أيزنهـاور" و"دالاس" فلما تقرر عرض النزاع الخاص بقناة السويس على هيئة الأمم المتحدة، عارض دالاس وكان رأيه أن الغرب لا يملك مبررات ذات قيمة، وكان المندوب الأمريكي الدائم في الأمم المتحدة "كابوت لودج" يعتقد أنها حيلة من بريطانيا وفرنسا لاسترضاء الرأي العام العالمي وأنهم عازمون على الحرب[98].

ولقـد بلغـت كراهيـة "إيدن" لـ"أيزنهاور ودالاس" أقصى مـدى، أثناء عرض القضية على هيئـة الأمـم المتحـدة، فأوقف المسـئولون البـريطانيون – والفرنسـيون كل أشـكال التشـاور مع واشنطن[99].

وجديـر بالذكـر أن دالاس لم يُعـر كراهية إيدن أي اهتمام، مضى في طريقه يفعل كل ما يؤمـن بـه مـن أجـل مصلحة بلاده، ووصـل الأمر إلى أنه طلـب من لودج تأييـد أي قرار يدين استخدام القوة، حتى ولو أدى هذا إلى تصدع التحالف الغربي[100] وبالفعل كان دالاس حازماً في مجلس الأمن، ضد استخدام القوة ونجح في إفشال خطط بريطانيا وفرنسا[101].

ولعـل هـذا يفسـر الهجـوم العنيـف الـذي صبـه عليـه إيـدن والصحافـة البريطانية ففي افتتاحية صحيفة "الديلي تلجراف" يوم 19 أكتوبر 1956 جاء: "إننا لا نطلب من الأمريكيين

أن يقولوا أو يفعلوا شيئاً قد يكون مستحيلاً بالنسبة لهم في عام انتخابات الرئاسة .. بل إننا لا نطلب منهم أن يتخذوا موقفاً تحذو حذوهم فيه، إذ أننا قادرون على الدعوة لموقفنا الخاص .. إنما نطلب منهم الكف عن التأرجح في قضايا نعتقد أنها تتعلق بوجودنا ذاته، وتتعلق بوجودهم أيضاً إن هم أمعنوا النظر"[102].

وفي نفس العدد نشرت الصحيفة مقال جاء فيه: "هناك شعور سائد في بريطانيا بأن الولايات المتحدة خانتنا فيما يتعلق بقناة السويس.."[103] . بل وصل الأمر إلى تصوير "الديلي إكسبريس" لـ"دالاس" على أنه" مجنون أو محامي مختل العقل .. يعرف جيداً كيف يخون بريطانيا؟"[104].

لكن الأهم ما جاء في "النيويورك تايمز" من أن "الإحباط المرتبط بقناة السويس يجسد، كما لم يجسد شيء من قبل، الانحدار السريع لنفوذ الإمبراطورية البريطانية[105].

على أية حال، تم التواطؤ الثلاثي في سيفر، وشُنت الحرب على مصر يوم 29 أكتوبر 1956 وحملت الأيام التي تلت الهجوم الكثير من المفاجآت، إلا أن أكثر هذه المفاجآت صدمة للإمبراطوريتين البريطانية والفرنسية، كان الإنذار عنيف اللهجة الذي صدر عن الولايات المتحدة ضد حلفائها.

قبل الإنذار كان "أيزنهاور" يردد "إنهم حلفاؤنا وأصدقاؤنا، ولكنهم وضعونا في حفرة، ويريدون أن ننقذهم "فهل أنقذهم "أيزنهاور"؟. الإجابة تأتي من إجابة على سؤال آخر، من الذي استفاد من أزمة السويس؟

صحيح أن "عبد الناصر" حقق انتصاراً سياسياً، وتحول إلى بطل أسطوري وزعيم ترفعه الجماهير على أعناقها ليس في مصر وحدها وإنما في كل بلد عربي.. لكن المنتصر الحقيقي كان "أيزنهاور" الذي أدخل الولايات المتحدة عصرها الجديد بعد أن قُص ذيل الأسد البريطاني على أرض مصر.

لقد فجرت أزمة السويس التناقضات الأنجلو – أمريكية، وانتصرت الدبلوماسية الأمريكية، ولعل النظرة المتفحصة لتصريحات "أيزنهاور" بعد العدوان الثلاثي مباشرة، تؤكد أن أيزنهاور كان يخطط لإقتناص الفرصة ليعلن سقوط الإمبراطورتين الاستعماريتين.

ولقد بلغت صراحته إبان العدوان إلى حد القول "إنني أؤمن إيماناً راسخاً بأن مصير هاتين القوتين إلى زوال وأفول، طالما تنتهجان هذه السياسات، وكيف يمكن لنا أن ندعم بريطانيا وفرنسا، إذا كنا سنخسر العالم العربي بأسره بدعمنا إياهم؟[106].

وبدلاً من خسـارته للعالم العربي، أرسـل له السـفير الأمريكي في القاهرة "ريموند هير" برقية أكد فيها أن فرصة فريدة سنحت الآن للولايات المتحدة، وأن الولايات المتحدة، قد بدت فجـأة كمدافـع أصيـل عن الحـق، وأن هناك مزاجاً موالياً لأمريكا في المنطقـة، وهو ما يقدم فرصة إضافية لإعادة تدعيم مركز واشنطن على نحو كان يبدو مستحيلاً منذ أسبوع.."[107].

ولقـد ابتهـج "أيزنهـاور" أيما ابتهاج برسـالة ريموند هير هذه لأنها لمسـت وتراً حساسـاً عنده[108] .

ولم يضيـع في الحقيقـة وقتـه، وبـدأ يضـع الاسـتراتيجية الأمريكيـة الجديـدة، وهـي الاسـتراتيجية الـتي أزاحـت الدول الاسـتعمارية في الشـرق الأوسـط، لتحل الولايـات المتحدة محلها.

لقـد اسـتخدم "أيزنهـاور" بمهارة حطام السـويس كنقطة إنطلاق نحـو البداية الجديدة فقدم الإغراءات لدول الشـرق الأوسـط، وفي نفس الوقت نفذ سلسـلة من الإجراءات العنيفة ضد حلفاء الأمس.

ولقد عبر دالاس في حديثه مع سفير إسرائيل في واشنطن "أبا إيبان" عن تطلعات بلاده وسياسـتها الجديـدة، فبعـد أن انتهـت بريطانيا حسـب رأيه في الشـرق الأوسـط، أصبح حلف بغـداد واحـداً مـن مخلفـات التاريـخ، وجاء الوقـت الآن لكي تتقـدم الولايات المتحـدة، وتقيم نظامـاً جديـداً في المنطقـة، تتحمـل فيـه المسـئولية وحدها ومباشـرة، إن الولايـات المتحدة لم تعد في حاجة إلى أن تتوارى وراء أصدقائها القدامى، فلقد لعبوا أوراقهم بحماقة وخسـروا، وتركوا وراءهم في الشـرق الأوسـط فراغاً على الولايات المتحدة أن تملأه .. إن لدى الرئيس خطة كاملة لمسـتقبل الشـرق الأوسـط وهي تتضمن ترتيبات سياسـية وعسـكرية، ومساعدات اقتصادية واسعة"[109].

وممـا لـه دلالـة تصريـح "أيزنهاور" يـوم 9 نوفمـبر 1956 بعـد انتخابه رئيسـاً للولايات المتحدة لمدة جديدة، بأنه سـيعمل على "لم القطع والشـظايا المتبقية من الشـرق الأوسـط بعد أزمة السويس[110].

.We have to pick the bits, pieces in the Middle East

لذلـك أعلـن وحتـى قبـل إتمـام القـوات المعتديـة لانسـحابها، أن الولايات المتحـدة على استعداد لتقديـم المسـاعدات من خلال معاهـدات ثنائية، وإنها على اسـتعداد لتقديم قرضاً لمصر بـ 75 مليون دولار، وإنها سـتقدم كميات محدودة من الأسـلحة والمسـاعدات الاقتصادية

وبعثات التدريب، كما أنها على استعداد لتمويل السد العالي ويمكن أن تتفاوض من أجل معاهدات أمنية مع إسرائيل والدول العربية.. إلخ[111] . وهذه التصريحات هي التي ستتبلور فيما بعد في نظرية ملء الفراغ في الشرق الأوسط.

وفيما يتعلق بالحلفاء، رفض "أيزنهاور" مقابلة إيدن ومولييه قبل انسحاب القوات البريطانية والفرنسية من مصر، ووصل الأمر إلى حد تسول إيدن لهذه المقابلة، دون جدوى[112].

واللافت للنظر أن إيدن وربما للمرة الأولى قد فهم وشخص موقف أيزنهاور منذ انفجار أزمة السويس، حيث اقتنع بأن: الولايات المتحدة الأمريكية قد وقعت تحت سيطرة فكرة واحدة، هي اضطهاد حلفائها .. "إذ كانت كل إجراءات الحكومة الأمريكية تتجه إلى تحقيق عكس ما يريدون"[113].

ولعل هذه العبارة هي ما دفعت البعض إلى صك مصطلح "صراع الحلفاء" على علاقات وسياسات الولايات المتحدة الأمريكية، إبان وبعد الحرب العالمية الثانية من جهة، وتراجع بريطانيا وفرنسا من جهة أخرى أمام طغيان القوة الأمريكية.

على أية حال، بدأ "أيزنهاور" يستغل "الورقة البترولية" إذ أن إصلاح القناة كان سيستغرق ثلاثة أشهر وربما أكثر، ولم يكن أمام أوروبا إلا المساعدة الأمريكية حيث كان في إمكان الناقلات الأمريكية نقل خمسمائة ألف برميل يومياً من جنوب أمريكا بالإضافة إلى تحويل 350 ألف برميل أخرى كان يتم استيرادها من المنطقة.

في الأحوال العادية، وكانت هذه الكمية تكفي لسد 15 أو 20% من حاجات أوروبا البترولية، والباقي يمكن تغطيته بترشيد وتقييد الاستهلاك[114].

ولم يُفوت "أيزنهاور" الفرصة التي سنحت له، حيث كان في يده إنقاذ أوروبا بإمدادها بالبترول[115] وكان هذا يتسق مع رغبته في الضغط على بريطانيا وفرنسا ليتركوا للولايات المتحدة مكان الصدارة في الشرق الأوسط، دون أن "يجردهم تماماً من ملابسهم "لذلك قدم كل ما كان يستطيعه من "أوراق التوت" ليستر حلفائه طالما قبلوا أن يعترفوا له بالصدارة. من ذلك:

- أنه أصدر أوامره يوم 30 نوفمبر 1956 بالبدء في إرسال شحنات البترول العاجلة إلى بريطانيا.
- البدء في المفاوضات حول تقديم المساعدات المالية التي تحتاجها بريطانيا بصورة عاجلة.

ومـع ذلـك بـدأت بريطانيـا تعاني من أزمـة اقتصادية، كانت في مُجملهـا واحدة من أهم مؤشرات نهاية دورها الإمبراطوري، حيث بدأ ترشيد استخدام الجازولين وشوهدت السيارات تصطف في طوابير انتظار طويلة أمام محطات الوقود، وقفزت أسعار الصلب بنسبة 6%[116].

وعلـى أثـر الأزمـة الاقتصاديـة، واعتمـاد بريطانيا علـى الولايات المتحـدة، انعقد مؤتمر "برمـودا" في مـارس 1957 – بعـد اسـتقالة "إيـدن" – وانتهـى بإكـراه الحكومـة البريطانيـة علـى تخفيـض التزاماتهـا، ولعـل مـا جـرى في هـذا المؤتمـر يعـد الأغرب مـن نوعـه في تاريخ الإمبراطوريـات، فقـد ظهرت فيه إمبراطورية قديمة تسـلم ممتلكاتهـا لإمبراطورية جديدة، وتوقع صكاً بعملية التسليم والتسلم وكأن الأقاليم والدول أشبه بالبضائع في الأسواق والمخازن، أو علـى ظهـور السـفن، كان عنـوان الوثيقـة الـتي خرجت عن المؤتمـر: "إتفـاق على تخفيض الالتزامات البريطانية وراء البحار "ولعل أهم ما جاء فيها:

أولاً: أن الرئيـس الأمريكـي يعـبر لرئيـس الـوزراء البريطانـي – هارولـد ماكميـلان عن فهمه للضرورات التي تدعو الحكومة البريطانية إلى تخفيف أعبائها في الشرق الأوسط، وهو يتعاطف مع رغبة هذه الحكومة في جعل التزاماتها في المنطقة متوازنة مع مواردها الاقتصادية والعسكرية.

ثانيـاً: أن الرئيـس – الأمريكـي- أخطـر رئيـس الـوزراء البريطاني أن الولايـات المتحدة الأمريكيـة لـن تسـتطيع تحمـل كل الأعبـاء البريطانيـة الـتي ترى الحكومـة البريطانيـة أنها مضطرة إلى التخلي عنها، ولهذا فإن الولايات المتحدة تأمل في أن تواصل الحكومة البريطانية إخطار الحكومة الأمريكية بخططها في المستقبل.

ثالثـاً: أن الرئيـس سـوف يتخـذ الترتيبـات الـتي تكفـل اسـتمرار التشـاور مـع الحكومـة البريطانية في المسـائل والحالات التي يتعين فيها اسـتطلاع الرأي، وسـوف يكون ذلك موضع الاعتبار.

رابعـاً: أن الرئيـس – الأمريكـي – يعرب عن أمله في أن الحكومة البريطانية سـوف تقوم بتخفيضـات تدريجيـة ومنتقـاه، بما يناسـب المصالح الغربيـة بصفة عامة، ويتفـق مع مطالب الأمن الضرورية للسلامة المشتركة.

خامسـاً: أن حكومـة الولايـات المتحدة الأمريكية سـوف تقدم للحكومـة البريطانية دعماً مالياً فورياً مقداره أربعمائة مليون دولار[117].

وأعتقد أن الوثيقة لا تحتاج إلى تعليق، أبلغ من أنها شاهد على غروب شمس الإمبراطورية البريطانية، وتسليم زمام الأمور فيما يتعلق بالعلاقات الدولية سياسية كانت أم اقتصادية أم

عسكرية للإمبراطورية الجديدة.

هـذا عـن الإمبراطوريـة، أما رئيس الـوزراء البائس "أنتوني إيدن" الـذي كان على موعد مـع سـنواتها الأخـيرة، فقد اسـتقال من رئاسـة الوزراء في التاسـع من ينايـر 1957، وعندما رحـل عـن الدنيـا عـام 1977 كتبت جريـدة "التايمز اللندنيـة" وهي تنعيه: "مـات آخر رئيس وزراء بريطاني آمن بأن بريطانيا ما تزال قوة عظمى وأول من واجه أزمة أثبتت أنها لم تعد كذلك"[118] . ورغم دقة ما ورد في هذا النعي إلا أنه تجاهل دور التناقضات التي استعرت بينه وبـين حليفتـه الولايات المتحدة الأمريكية في إنهاء مسـتقبله السياسـي وحياة الإمبراطورية في آن واحد.

الـهوامش:-

1 انظر:
Frus 1952-1954 Vol. 1x the charge in the United Kingdom (Holmes) to the Department of state (London, July, 23, 1952).
وحول خطة التدخل RODEO أنظر، هيكل، ملفات السويس (الأهرام 1986) ص ص 146-149.
New York Time, (July, 24,28,29, 1952) pp. 26, 14, 20.

2 انظر:
A cheson, D. Present at the creation (New York, 1969)
FRUS 1953- 1954 Vol.4 the Ambassador in Egypt.
(coffers) to the department of state (Cairo, August, 7,20, 1952).

3 أرونسن، المرجع السابق، ص102.

4 نفس المكان.

5 نفس المكان.

6 نفس المكان، ص101.

7 انظر:
FRUS, 1952-1954, vol. 4 the Acting Secretary of state to the embassy in Egypt (Washington, Jan, 21, 1954).
وانظر أيضا: Balfour, op. cit., pp.37-48.

8 أرونسن، المرجع السابق، ص110

9 جمال شقرة، المرجع السابق، ص ص 341-333.

10 انظر:
FRUS 1952-1954. Vol. 4 the Secretary of State to the Embassy in Egypt (Washington, Sept, 30, 1952) New York Times, August, 8, 1952, p.1.

11 انظر:
NSC Memorandum of Discussion of the 147 infecting, June 1, 1953. pp. 1-2.

12 أرونسن، المرجع السابق، ص120.

13 نفس المرجع، ص ص 120-119.

14 انظر: New York Times, Dec, 30, 1953, p.3.

15 أرونسن، المرجع السابق، ص121

16 نفس المرجع، ص 122.

17 نفس المرجع، ص ص 123-121.

18 أنظر نص تقرير جون لوستر دالاس، أرونسن، المرجع السابق، ص ص 124-123.

19 نفس المرجع، ص ص 133-130.

20 نفس المرجع، ص 133.
21 نفس المرجع، ص ص 138-137.
22 نفس المرجع، ص ص 150-149.
23 نفس المرجع، ص 143.
24 لمزيد من التفاصيل انظر، نفس المرجع، ص ص 160-153.
25 دونالدنيف، حرب السويس (ترجمة: أحمد خضر، عبد السلام رضوان مدبولي، القاهرة، 1990) ص196.
26 نفس المرجع، ص ص 192-191.
27 أصبح فيما بعد مندوب بريطانيا في الأمم المتحدة.
28 دونالدنيف، المرجع السابق، ص192.
29 نفس المرجع، ص 193.
30 نفس المرجع، ص 192.
31 زاد من حلق إيدن أنه تردد ان دالاس هو الذي كتب الرسالة وأرسلها الى رئيس وزراء اليابان سيجور يوشيدا، ليوقعها.
32 نفس المرجع، ص 193.
33 نفس المكان.
34 نفس المرجع، ص ص 194-193.
35 نفس المرجع، ص 193.
36 نفس المرجع، ص 194.
37 نفس المكان.
38 نفس المكان.
39 نفس المرجع، ص 195.
40 لمزيد من التفاصيل، انظر: دونالدنيف، المرجع السابق، ص ص 197-195.
41 نفس المرجع، ص 196.
42 نفس المرجع، ص ص197.
43 نفس المرجع، ص 198.
44 نفس المرجع، ص 199.
45 نفس المرجع، ص 199.
46 لمزيد من التفاصيل أنظر، نفس المرجع، ص ص 209-185، أرونسن، المرجع السابق، ص267؛ أنظر، دار في اجتماع مجلس الأمن القومي الأمريكي قبل زيارة إيدن، هيكل، ملفات السويس ص ص -395 399.
47 دونالدنيف، المرجع السابق، ص200.
48 نفس المرجع، ص200.
49 انظر:

FRUS 1955-1957 vol. 15. Memorandum from the Secretary of state to the President (Washington, Marc, 1956).

أنتوني إيدن، مذكرات، ترجمة: دار ومكتبة الحياة، القسم الثاني، بيروت بدون، ص110.

50 دونالدنيف، المرجع السابق، ص205

51 نفس المرجع، ص 206.

52 نفس المرجع، ص ص 207-206.

53 نفس المرجع، ص207.

54 نفس المرجع، ص 241.

55 نفس المرجع، ص ص274-273.

56 نفس المرجع، ص 275.

57 أعرب إيدن في مذكراته عن ضيقه الشديد من موقف الولايات المتحدة الأمريكية من حلف بغداد، وتهكم على دبلوماسيتها في الخمسينيات عندما أطلق عليها مصطلح الدبلوماسية الرجراجة التي تسعى لاكتساب حلفائها. انظر إيدن المصدر السابق، ص ص 113-112.

58 دونالدنيف، المرجع السابق، ص275.

59 بدأت تظهر لهجة معادية لسياسة الولايات الأمريكية في البرلمان البريطاني، حتى ان "إيرل آتلي" رئيس الوزراء العماني السابق أعرب عن غضبه إزاء ذلك الأسلوب العتيق، الذي تمارسه أمريكا في مناهضة الاستعمار، أنظر نماذج لنصوص الانتقادات: دونالدنيف، المرجع السابق ص ص 287-286.

60 نفس المرجع، ص 297.

61 أنتوني ناتنج، ناصر (ترجمة: شاكر إبراهيم سعيد، دار ومكتبة الهلال، بيروت، 1985) ص174، أنظر ايضا ستيفن جرين، حكومة أيزنهاور والعدوان على مصر (وثائق ندوة السويس الدولية، دار الشروق، القاهرة، 1989) ص ص 198-97 محمود رياض، البحث عن السلام والصراع في الشرق الأوسط (المؤسسة العربية للدراسات والنشر، القاهرة، 1981) ص ص 131-132.

62 دونالدنيف، المرجع السابق، ص171.

63 عبر إيدن في مذكراته عن ضيقه الشديد من قرار الولايات المتحدة بإلغاء تمويل السد العالي دون ان يستشار مسبقاً، وحمل الولايات المتحدة مسئولية استفزاز عبد الناصر "لقد أسفنا لأن هذا الإجراء تم بهذه الصورة المباغتة ولم يعط بلدينا الفرصة للتوفيق بين أسلوب التنفيذ وتوقيعه، وكان عبد الناصر وقتئذ في بريوتي مجتمعاً مع تيتو ونهرو فأحس ان هذا القرار قد جرح كبراؤه، انظر إيدن، المصدر السابق ص231.

64 إيدن، المصدر السابق، ص ص 237-234.

65 دونالدنيف، المرجع السابق، ص377.

66 هيكل، ملفات السويس، ص471.

67 نفس المرجع، ص377.

68 إيدن، المصدر السابق، ص237، 238، 239.

69 نفس المصدر، ص234، 237.

70 دونالدنيف، المرجع السابق، ص378، أنظر نص رسالة أيزنهاور لإيدن: المصدر السابق، ص246.

71 لمزيد من التفاصيل أنظر: دونالدنيف، المرجع السابق، ص ص ٣٨٢-٣٨٣؛ هيكل، ملفات السويس، ص٤٧٦.

72 أنظر مذكرات أيزنهاور (ترجمة: هيوبر تيو نعمان، بيروت، 1969) ص ص 77-64؛ هيكل، ملفات السويس، ص ص 478-476.
73 دونالدنيف، المرجع السابق، ص ص 385-384؛ هيكل، ملفات السويس، ص ص -479 480.
74 نفس المرجع، ص 389؛ إيدن، المصدر السابق، ص248.
75 نفس المرجع، ص390.
76 نفس المرجع، ص ص 393-392.
77 إيدن، المصدر السابق، 249.
78 راجع نص رسالة أيزنهاور: إيدن، المصدر السابق، ص ص 252-251.
79 دونالدنيف، المرجع السابق، ص393.
80 نفس المكان.
81 لمزيد من التفاصيل، نفس المرجع، ص ص 394-393.
82 نفس المرجع، ص 395.
83 أكد إيدن في مذكراته ان دالاس لم يستبعد استخدام القوة، بشرط استنفاد جميع الوسائل الأخرى، وأن العبارة التي جاءت على لسانه "ان يجعل عبد العناصر يتقيأ القناة" لا يمكن ان تفهم على عكس ما فهمه هو وقتها بل أنه فهم ان دالاس سيلقن عبد الناصر درساً في ضرورة احترام المعاهدات الدولية، راجع، إيدن، المصدر السابق، ص253.
84 دونالدنيف، المرجع السابق، ص396.
85 لمزيد من التفاصيل، أنظر، نفس المرجع، ص ص 398-397.
86 نفس المرجع، ص 398.
87 نفس المرجع، ص ص 407-404.
88 إيدن، المصدر السابق، ص ص 278-277، دونالدنيف، المرجع السابق ، ص408.
89 دونالدنيف، المرجع السابق، ص409.
90 نفس المرجع، ص418-415.
91 نفس المرجع، ص 419.
92 لمزيد من التفاصيل، أنظر، إيدن، المصدر السابق، ص ص 289-278.
93 دونالدنيف، المرجع السابق، ص 420.
94 نفس المرجع، ص 421.
95 نفس المكان.
96 إيدن: المصدر السابق، ص ص 273-269. دونالدنيف، المرجع السابق، ص ص -436 437.
97 راجع نص التصريح في المصدر السابق، ص271.
98 دونالدنيف، المرجع السابق، ص439، إيدن، المصدر السابق، ص ص 273-270.
99 أنظر نص خطاب أيزنهاور لإيدن، وهو الخطاب الذي أسماه إيدن بالخطاب المزعج، وأن أيزنهاور تراجع فيه عن استخدام القوة ضد عبد الناصر، إيدن، المصدر السابق، 290، وأنظر أيضاً

إشارته الى وصول التناقض والخلاف بينه وبين أيزنهاور الى منتهاه، ص305.

100 يمكن رصد تصاعد غضب إيدن في مذكراته، حيث سيتهم الولايات المتحدة بأنها أنانية، وأنها تمتلك طريقة أمريكية في التفكير، لا تخدم بها إلا مصالحها، راجع، إيدن، ص 286–280؛ 395-397.

101 دونالدنيف، المرجع السابق، ص450.

102 نفس المرجع، ص ص 541–450.

103 نفس المرجع، ص 451.

104 إن كان إيدن لم يستعمل تعبير الخيانة الأمريكية، لكنه ذكر أن الولايات المتحدة، عملت ضدنا، ومن أجل مصالحها، وأنها سعت من أجل تدمير الإمبراطوريتين البريطانية والفرنسية، وأنها وقفت ضد بريطانيا في الجمعية العمومية، وأنها خذلتنا .. انظر إيدن، المصدر السابق ص –382 385؛ 397–395؛ حول هجوم الصحافة البريطانية على الولايات المتحدة البريطانية، انظر، دونالدنيف، المرجع السابق، ص 452–451.

105 دونالدنيف، المرجع السابق، ص451.

106 نفس المرجع، ص 535.

107 نفس المرجع، ص571.

108 نفس المكان.

109 هيكل، ملفات السويس، ص586.

110 أنظر نص التصريح، هيكل، ملفات السويس، ص575.

111 دونالدنيف، المرجع السابق، ص572.

112 إيدن، المصدر السابق، ص433.

113 نفس المصدر، ص ص 434–433، راجع رأي إيدن في الاتجاه الجديد الذي سيطر على السياسة والتفكير الأمريكي، المصدر السابق، ص ص 424، 431، 427، 426.

114 حول تقرير آرثر ايلمنج، انظر، دونالدنيف، المرجع السابق، ص ص 576–575.

115 نفس المرجع، ص576.

116 حول مظاهر الأزمة الاقتصادية في بريطانيا، بانتهاء العدوان الثلاثي، أنظر، إيدن، المصدر السابق، ص418، ودنالدنيف، المصدر السابق، ص ص 799–597.

117 أنظر نص الوثيقة، هيكل، الإمبراطورية، ص ص 95–94، انظر، رواية أيزنهاور حول مقابلته وحديثه مع رئيس الوزراء الجديد، ماكميلان، أيزنهاور، المصدر السابق، ص ص 77–75.

118 دونالدنيف، المرجع السابق، ص598.

موقف إتحـــاد جنوب افريقيا من تأميم القناة وحرب السويس سنة 1956

أ.د. أحمد عبد الدايم محمد حسين
أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر
كلية الدراسات الأفريقية العليا- جامعة القاهرة

بالرغم من أن موقف اتحاد جنوب افريقيا قد ذهب معارضًا لاتفاقية الجلاء عام 1954 وشـروطها، وداعيًا حينها لتدويل منطقة قناة السـويس، وتأليف لجنة دولية للإشـراف علـى حمايتهـا وقـت السـلم والحـرب على السـواء، وبضرورة الاحتفـاظ بقواعد عسـكرية فى منطقة القناة أو المناطق القريبة منها كأمر حتمى فى كل الظروف، إلا أن التحول فى موقف حكومة الاتحاد من تأميم القناة عام 1956 يسـتحق منا الدراسـة والفحص والتحليل. حيث عجـت أوراق الأرشـيف المصرى بعشـرات الوثائـق التى تقول بأن الاتحاد بشـكله الرسمى قد اعتـبر قـرار تأميـم القناة مسـألة داخليـة تخص مصر بمفردهـا، وأنه من حقهـا اتخاذ هذا القـرار المرتبـط بظـروف عدم تمويل السـد مـن قبل الولايـات المتحدة الامريكيـة وبريطانيا، وغير مرتبط بتشـدد عبدالناصر بمبدأ السـيادة الاقليمية للدولة على أراضيها ومياهها، كما كان يسـوق حينها. بل إنه رفض حجز الأموال المصرية رغم الضغوط الشـديدة التى مورسـت عليه من نواح عديدة. وأعلن هذا الموقف للإدارة المصرية أملًا فى أن تبادله المعاملة، حسب طلـب وزيـر خارجيتـه إريـك لو، فـى أن تتفادى التعرض لشـئونه الداخلية عـبر محيط الأمم المتحدة.

وأعتقـد أن موقـف حكومـة الاتحـاد مـن الإجراءات العسـكرية التى اتخذتهـا بريطانيا وفرنسـا، وامتناعها عن الادلاء بأي تصريح حول تلك الاجراءات، معلنة رغبتها فى أن يسـود الاسـتقرار والأمـن منطقـة القناة، وأن يزول خطـر وقوع حرب عالمية، لهو أمر يثير الدهشـة والاهتمام، ويستحق منا إفراد دراسة خاصة لفهم هذا التحول من وجه نظر الادارة المصرية وأسـبابه وطبيعتـه. خاصـة وأن هناك دراسـة سياسـية وليسـت تاريخية، صـدرت عقب أزمة السـويس بأربع سـنوات سنة 1961 اعتمدت على صحافة جنوب افريقيا فقط، فى رصد هذا الموقف وهى دراسـة: Jitendra Mohan:- South Africa and the Suez Crisis, International Journal, Vol. 16, No. 4 Autumn, 1961.

الأمـر الـذى جعلنـا نعتمـد فى دراسـتنا على الأرشـيف المصـرى بصفة رئيسـية، لثراء مادته الوثائقية وتنوع نظرته، لنتعرف كيف اسـتطاعت الحكومة الأفريكانرية بقيادة الحزب الوطنـى المتطهـر أن تتبنـى موقفا محايدا فى ظـل ضغوط المعارضة البيضـاء المحلية بقيادة

الحزب الاتحادى؟ وهل كان موقفها براجماتيا بحتا مرتبطا بمكاسبها المالية من وراء أزمة قناة السويس واغلاق القناة، وبالتالى تحول حركة الملاحة البحرية لطريق رأس الرجاء الصالح؟ أم أنه جاء رغبة فى تجنب الانتقاد المصرى لسياستها العنصرية فى الامم المتحدة؟ أم لأسباب أخرى؟ وفى هذا السياق تتبنى الدراسة مقاربات منهجية تساعدنا فى فهم هذا الموضوع فى اطار علاقة التاريخ الصغير بالتاريخ الكبير، وعلاقة التاريخ المحلى بالتاريخ الاقليمى والعالمى، ومقاربات نظرية التحدى والاستجابة ومدرسة التفسير السياسى ودور العامل الجغرافى والاقتصادى فى حركة التاريخ، وبالتالى تم تقسيم الدراسة إلى ستة محاور رئيسية:

المحور الأول- المنافسة بين قناة السويس وطريق الرأس قبل عام 1954.

المحور الثانى- رفض اتحاد جنوب افريقيا لاتفاقية الجلاء عن قناة السويس عام 1954.

المحور الثالث - الموقف الرسمى لحكومة الاتحاد من تأميم قناة السويس 1956.

المحور الرابع- موقف المعارضة البيضاء من التأميم.

المحور الخامس- موقف الاتحاد من حرب السويس.

المحور السادس- ردود الفعل المصرية على مواقف الاتحاد.

المحور الأول- المنافسة بين قناة السويس وطريق الرأس قبل عام 1954

يمكن فهم موقف اتحاد جنوب افريقيا من قناة السـويس قبل سـنة 1954 من طبيعة المنافسة التاريخية بين طريق السويس وطريق الكيب. حيث جاء اكتشاف طريق رأس الرجاء الصـالح في نهايـة القـرن 10 بهـدف الوصـول لتجـارة الهنـد وجنوب شـرق آسـيا دون المرور باحتكارات الشـرق الإسـلامي عبر طريق السـويس. وكان من أهم النتائج الاقتصادية لكشف طريـق الـرأس هـو انتقـال مراكز التجـارة من حوض البحر المتوسـط الى المحيط الأطلسـي، ومن دول البحر المتوسـط الى دول غرب أوروبا، فيما سمى بالثورة التجارية [1]. وهو الطريق الذى ظلت أوروبا تحلم باكتشافه طيلة القرن 15 حتى تم لها المراد على يد بارثلميو دياز فى نهاية القرن 15 وفاسكو داجا مع اطلالة القرن 16. وهو الطريق الذى قدم قارة آسيا لأوروبا على طبق من فضة، تسـتأثر بخيراتها وتمنع العالم العربى والاسـلامى من أهم مصادر قوته الاقتصادية. وبالتالى كان اكتشافه ضربة قوية لتجارة مصر والعالم الاسلامى على السواء[2]. ومن ثم فإن انشاء قناة السويس وافتتاحها في نوفمبر 1869 كان بمثابة إعادة الاعتبار لطريق السـويس مـرة أخـرى. بل كان هـذا الافتتاح بمثابـة أولى الاخبار المتداولة فـى العالم حينها. وكانت أهميته واضحة فى الاسـتراتيجية البريطانية الاسـتعمارية، وفى اقتصادها القادم من الشرق[3]. فالطريق البحري إلى الهند عبر برزخ السويس كان هو الأكثر أناقة ومميزات، لأنه ضم الشرق والغرب، وآسيا وأوروبا فى فترة الثورة الصناعية والملاحة البخارية. فحافظ على الوتـيرة السـريعة للتصنيـع الأوروبى، الذى لم يكن من الممكـن الحفاظ عليه دون الوصول إلى المواد الخام من أقصى أجزاء الأرض، وضمان فتح أسواق جديدة للسلع المصنعة[4].

ورغـم هـذا التنافـس بـين طريقى الكيب والسـويس، كان هـذا الافتتاح لقناة السـويس يستتبع موقفا لجنوب افريقيا خلال فترة انشاء القناة وافتتاحها، مثلما فعل المماليك من قبل حـين دخلـوا فى معركة ديـو البحرية مع البرتغاليـين عام 1509 انتهـت بهزيمتهم والانتصار لطريق الرأس، إلا أن جنوب افريقيا لم يصدر عنها أى موقف. بحكم ان الاتحاد لم يقم بعد، وأنها كانت فى ذلك الوقت عبارة عن أربعة مسـتعمرات: اثنتان تخصان البوير ذوى الاصول الهولندية، وهما جمهورية الترانسفال ودولة الأورانج الحرة. واثنتان تخصان بريطانيا، وهما مسـتعمرة الـرأس وناتـال. وبحكـم أن المسـتعمرات الاربع كن مشـغولات باكتشـاف الماس ثم الذهـب فيمـا بعـد[5]. وأيضـا لم تكن بريطانيا قلقة علـى الهند، مثلمـا كان حالها خلال حملة نابليـون سـنة 1798 علـى مصـر، لأنهـا كانـت تضع يدهـا على الهنـد ومعظم نواحـى جنوب شـرق اسيا خلال فترة انشـاء قناة السـويس، لكن يمكن فهم تنامى وجودها المالى ونفوذها الاقتصادى فى مصر بعد افتتاح القنـاة بصورة واضحة[6].

وبقيام اتحاد جنوب افريقيا عام 1910 واعلانه وحدة مستقلة داخل الكمنولث البريطانى، تم الاعتراف به كدولة ذات سيادة بعد الحرب العالمية الأولى، حيث وقعت كدولة منفصلة على معاهدة فرساي 1919[7]. ومع ذلك لم تستطع جنوب افريقيا أن تؤثر على تفوق قناة السويس على طريق الرأس، بحكم أن طريق القناة يوفر الف ميل للقادم من استراليا لبريطانيا، وكذا يوفر الاموال بما يوازى 8 الاف جنية استرلينى حسب مقاييس سنة 1938، بما يعد أرخص خطوط المرور على الاطلاق. بل إن طريق الرأس قد انطوي على امتدادات طويلة مع عدم وجود منافذ للاتصال بينها. فكانت السفينة القادمة من الهند الى ميناء ليفربول عبر القناة توفر مسافة 4450 ميل عن السفينة القادمة عن طريق الراس. وبالتالى ظل طريق السويس هو الطربق المفضل للهند ودول جنوب شرق اسيا على طول الخط. بل ان رحلة السفينة القادمة من الخليج العربى لأوروبا كانت تستغرق 45 يوما، مقابل 71 يوما عن تلك التى تستخدم طريق الراس[8]. ومع ذلك ظل طريق الكيب هو البديل الرئيسى للسفن العابرة بين الشرق والغرب فى حالة إغلاق قناة السويس تحت أى ظرف، مثلما حدث خلال فترة الحربيين العالميتين، لكن ظلت أهميته وقتية مرتبطة بالمشكلات التى تحدث فى طريق القناة وبالظروف الدولية المحيطة بها.

ولما كان الشرق الأوسط أحد أهم المناطق العالمية لبريطانيا بعد عام 1945، سواء لحزب العمال والمحافظين على حد سواء، إلا ان انتهاء الحرب العالمية الثانية واشتداد وتيرة الحرب الباردة بتوقيع المعسكر الغربى لمعاهدة شمال الاطلسى في 4 أبريل 1949، وقيام حلف الاطلنطى، وردود فعل المعسكر الشرقى بقيام حلف وارسو[9]، قد زاد من أهمية قناة السويس ليس من الناحية الاقتصادية فحسب، بل من الناحية الاستراتيجية والعسكرية والسياسية أيضا. الأمر الذى جعل الولايات المتحدة الامريكية تقترب من ثوار يوليو وتعمل في نفس أسبوع قيام ثورة 23 يوليو 1952، على ارسال مدير برنامج النقطة الرابعة للقاهرة، لتقديم المساعدات الامريكية لمصر خشية أن تقع فى يد الشيوعية السوفينية[10].وبطبيعة الحال اقتربت جنوب افريقيا ايضا من بريطانيا فيما يتعلق بالدفاع عن الشرق الأوسط ابتداء من عام 1948. ومع انتصار الحزب الوطني بقيادة دانيال مالان خلال انتخابات ذلك العام، راحت جنوب افريقيا تتخذ مسارا مختلفا، بعيدا عن تعاون الكومنولث. حيث أوصى رؤساء الأركان منذ عام 1949 بأنه ينبغي لجنوب افريقيا أن تكون مقتنعة بضرورة الدفاع عن مصر في زمن الحرب، لأنها هى المكان الوحيد الذي يمكن أن تدخل منه القوات الروسية إلى إفريقيا[11].

من هنا، بدأ اهتمام اتحاد جنوب افريقيا بمصر ليس باعتبارها منافسا اقتصاديا، بل لارتباط امنها الاقليمى ببقاء مصر فى دائرة النفوذ الغربى. وحينما كانت هناك نية لربط منطقة شرق افريقيا باتحاد جنوب افريقيا منذ سنة 1950 بدأ هذا الارتباط يزداد أكثر فأكثر حتى ظهر جليا عند توقيع اتفاقية يوليو 1954 لإخلاء قاعدة قناة السويس[12]. فقد عارضت جنوب افريقيا بشدة اتفاق السويس الخاص بجلاء البريطانيين عن مصر[13]. ومن ثم بدت هناك مواقف مباشرة من قبل الاتحاد تجاه ما يحدث فى مصر، وبدأ الاتحاد يتفاعل مع المكانة التى حظيت بها مصر فى الاستراتيجية الدولية والصراع بين المعسكرين الغربى والشرقى المتنافسين.

المحور الثانى- رفض اتحاد جنوب افريقيا لاتفاقية الجلاء عن قناة السويس عام 1954

إذا كان اتحاد جنوب افريقيا قد أصبح مهتما بما يدور فى مصر، فإن الادارة المصرية كانت مشغولة ايضا بما يحدث داخل الاتحاد، وعبر دائرة علاقاته الخارجية. بدليل وجود ثلاث مفوضيات مصرية فى بريتوريا وجوهانسبرج وكيب تاون، تنقل كل كبيرة وصغيرة تحدث هناك. وعلى هذا، فإن موقف الاتحاد من اتفاقية الانسحاب البريطانى من قاعدة السويس كان حاضرا بكثافة داخل الارشيف المصرى. حيث يشير خطاب مفوضية بريتوريا الى الخارجية المصرية بشأن الاتفاق المصرى البريطانى فى 30 يوليو 1954 بأن الصحافة الاتحادية، وخاصة الناطقة بالانجليزية، قد دأبت على نشر اخبار الاجتماعات بين ممثلى مصر وبريطانيا بشأن جلاء الجيوش البريطانية عن منطقة القنال بأحرف كبيرة، وبأنها كانت تتعمد لأن تبرز الحجج الواهية التى ارتكنت عليها الفئة المعارضة من حزب المحافظين لإتمام الاتفاق مع مصر. حيث كانت تطيل من تعليقاتهم لكى تدخل على الراي العام فى جنوب افريقيا بأن انسحاب تلك الجيوش من القناة لا يلقى تعضيدا من كل البريطانيين، وأن منهم من يرى فى استجابة بريطانيا لمطالب مصر خيانة عظمى ما بعدها خيانة. ولعله يقصد مجموعة الـ 40 برلمانيا التي عارضت الانسحاب البريطانى من قاعدة السويس. ولم تكتف الوثيقة بذلك بل نقلت لنا ما رددته الصحافة الناطقة بالإنجليزية فى مواضع أخرى، بأن انسحاب بريطانيا من القناة هو أمر لا يخص بريطانيا فحسب، بل لباقى دول الكمنولث ما لبريطانيا من تبعات وحقوق خاصة بتقرير مصير القاعدة العسكرية. وأن لجنوب افريقيا مصالح دفاعية فى هذه المنطقة، وأنه لا يجب تناسى مصالح اسرائيل فى المنطقة قبل إبرام الاتفاق. لهذا علقت المفوضية بقولها " ما إن رأت تلك الصحف اتمام الاتفاق حتي قابلته

بالحسرة والالم، وكان أشدهم حسرة وألما الكتاب المنحدرون من أصل بريطانى، حيث علت وجوههم صفرة الوجل، معتقدين بأن فوز مصر باستقلالها مؤشرا على زوال امبراطورتهم، وتعزيزا لجميع الشعوب التى تناهض الاستعمار [14]. وثمة نتيجة يمكن رصدها هنا، وهو أن المفوضية كانت واعية فى تمييز فئات البيض بعضهم عن البعض سواء كانوا افريكانرز من اصول هولندية أم انجليز من اصول بريطانية، ناهيك عن القراءة المختلفة للصحافة التى تنطق باسم هؤلاء عن اؤلئك.

وإذا كانت المفوضية قد رصدت موقف الصحافة الناطقة بالانجليزية، فإنها لم تتجاهل صحافة الافريكانرز ابدا. حيث أشار خطابها بأن الافريكانرز كانوا اقل حسرة من البريطانيين لوصول مصر لغرضها المنشود، إلا انهم لم يتلقوا أنباء هذا الاتفاق بالترحاب، ولم يخفوا قلقهم بحجة أن منطقة القنال هى خط دفاعهم الاول ضد الخطر الشيوعى، وأن انسحاب القوات البريطانية سيكشف بقية الخطوط، وسيفتح الطريق أمام الزحف الشيوعى الى وسط القارة ثم الى الجنوب. وتابعت تحليلها بأن خوف الافريكانرز من ازدياد قوة مصر هو غيرتهم من سيطرتها فى المستقبل على كل شئون افريقيا ومساعدتها لشعوبها، وهم يتطلعون الى زعامة هذه القارة والتحكم فى أمورها، رغم أن تعدادهم لا يربو على المليونيين ونصف المليون نسمة. مضيفة بأنهم يرون بأن انسحاب قوات بريطانيا عن قنال السويس سيتبعه زيادة العبء العسكرى على جنوب افريقيا والبلاد الاخرى التى يهمها أمر الشرق الاوسط، وسيتطلب من الجميع المزيد من المساهمة فى أمور الدفاع عن هذه المنطقة، الأمر الذى يستدعى اجراء تغيير جوهرى فى نظم الدفاع فى الاتحاد وقواته المسلحة. وعلى هذا كانت شواغل الافريكانرز أمنية بحتة، وأعمق من شواغل ذوى الاصول الانجليزية. وأن هذه الشواغل جعلتهم يرسلون ارازموس وزير دفاع الاتحاد لإنجلترا، للتشاور مع العسكريين فيها حول هذا الأمر. مشيرا بأنه قد تضاربت أقوالهم بصدد اتفاق الجلاء عن القناة، فتارة يدعون أن الاتفاق لم يعرض عليهم، وانهم لا يعلمون عن امره شيئا، وتارة يقولون بأن الاتفاق لقى منهم معارضة شديدة. وهنا فإن تعليق المفوضية " بأنه مع زوال الغشاوة عن أعينهم، واصبحوا يلمسون الحقيقة والواقع، عادوا يعترفون بأن تحقيق مطالب مصر فى انسحاب القوات البريطانية انسحابا تاما من قنال السويس، كان الحل الوحيد لإنهاء هذا الصراع الذى نشب طويلا بين مصر وبريطانيا، وان الاستفادة بمثل هذه القوات ذات العدد ستكون ضئيلة فى بلد تسود فيه روح العنف والكراهية لها، وأن بقاء تلك القوات يقف حجر عثرة فى سبيل التفاهم مع الشعوب العربية وضمها الى حظيرة الدول الغربية، لما كان وجودها يمس الشعور القومى فى مصر، ويساعد على اثارة عوامل الاشتباك بين الفريقين، وأن جلاء هذه

القوات سيعمل على اشاعة السلم واستتباب الأمن فى هذه المنطقة الحساسة من العالم" [15]، يقطع بـأن التمييـز بـين ردود الفعل المختلفة قدم لصانع القـرار المصرى قراءة جيدة لموقف الاتحاد فى مسألة الجلاء عن القاعدة، وبأن الاتحاد رافض للجلاء بكافة أجناسه البيضاء.

وإذا كانـت ردود الصحـف الجنـوب افريقية حول أنباء اتفـاق مصر مع بريطانيا كانت بالشـكل الذى عرضناه سـابقا، فإن الأوسـاط الرسمية، حسب ما نقلته مفوضية بريتوريا، لم تعلـق علـى هـذه الانبـاء بشـيئ، وإن كان ليس بخـاف ما سـادها من حيرة وقلـق. حيث صرح رئيـس الـوزراء فى مجلس النواب بأن مشـكلة القناة تخـص مصر وبريطانيا، وأن الجلاء عن المنطقة أمر يتفق عليه الطرفان، لكنه يعود ليضع العراقيل خفية فى سبيل الاتفاق، ويعارض فـى اتمامـه، بحجـة أن صالح مجموعة الشـعوب البريطانيـة، وعلى الاخص جنـوب افريقيا، يقضـى بعدم التسـليم بـكل مطالب مصر الخاصة بهذا الجلاء. وهنا فـإن اندهاش المفوضية مـن قـول رئيـس وزراء الاتحـاد" بـأن فوز مصـر بتحقيـق امانيها وانهـاء الاحتـلال الغاصب لاراضيهـا بعـد ان دام 73 عاما، سيسـاعد على انتشـار الحركات الثورية فـى افريقيا، وتطلع شعوبها الى حرياتهم، الامر الذى سيكون فيه القضاء على السياسة التى يتبعها مع الوطنيين السـود، سياسـة التفرقة العنصرية البغيضة التى تسـير فيها الحكومة دون هوادة" [16]، يطلعنا علـى الهواجس التى خلقتها اتفاقية الجلاء لدى مسـؤولي الاتحاد، وبأن مصر بدأت تؤثر فى حـركات التحـرر الافريقية قبل أن تتعامل رسميا مع هـذه الحركات. الأمر الذى فرض عليها ضرورة التعاون مع التنظيمات الافريقية المطالبة بالاستقلال والتحرر من الاستعمار ودعمها.

ولم يقتصـر رصـد الادارة المصريـة عنـد هـذا الحد، فخطـاب القائم بأعمـال مفوضية بريتوريا، محمد سامى، الى وكيل وزارة الخارجية فى 22 اغسطس 1954 حول طلب الخارجية المصرية بموافاتها بتعليقات أهم الصحف الاتحادية على اتفاقية الجلاء، واستجابة المفوضية بإرسال الاتجاهات المختلفة فى الصحف الانجليزية والافريكانية[17]، يحمل الكثير والكثير من تلك المواقف. فالمرفق الثانى من الخطاب أرفق مقال صحيفة كرونيكل جوس جنوب افريقيا تحت عنوان "اسـرائيل واتفاقية القناة" الذى أشـار بأن اسـرائيل سـتتأثر بانسحاب القوات البريطانية من قناة السـويس، وانها سـتتمسـك بالإعلان البريطانى الأمريكي الفرنسى لسنة 1950 الذى يحمى حدود اسـرائيل، ولكون الانسـحاب سـيغير التوازن العسكرى فى المنطقة [18]. وأوضـح المرفـق الثالـث مـن ذات الخطاب بـأن بريطانيا قـد وافقت على تـرك قاعدة منطقة قنـاة السـويس، وأنهـا سـترحل 73 الـف جنديا خلال العشـرين شـهرا مـن توقيـع الاتفاقية، وأنهـا تقضـى بالعـودة للقاعدة اذا حدث اعتداء، وأن بعض هذه القوات سـتذهب لقاعدة يتم

انشـائها، وبعضها سيذهب لقاعدة كينيا[19]. أما المرفق الرابع فيشير الى ما نشرته الصنداى تايمز فى 1 أغسطس 1954 بأن بريطانيا ستنهى احتلال استمر 72سنة. لكنها تنتقد تلك العمليـة، لكـون القنـاة هـى مفتاح الدفـاع عن جنوب افريقيـا، خاصة وانهـا مربوطة بمناطق عسكرية اخرى، متمثلة فى كينيا وقبرص ومالطا وعدن واليمن والسعودية والعراق، ناصحة بأن تنشأ رقابة دولية على القناة، وأنه فى حالة اعتداء روسيا على القناة ستعود بريطانيا لاحتلال القناة من جديد. وأن الاتفاقية أعطت القوة لرئيس الوزراء عبدالناصر على محمد نجيب، وعدتـه انتصـارا لمصر عـبر الدول العربيـة. منتهية بجملـة فى غاية الخطـورة "بأن القناة اصبحت طريقا لإسرائيل بعد انسحاب بريطانيا منها" [20]. بما يشى بأنه تم استحداث أمـر جديـد بشـأن الملاحة الاسـرائيلية نقلته الصحافـة الاتحادية، ولم يكن له أية اشـارة فى الصحافة المصرية.

واعتقد أن تأثير اتفاق القناة على أمن الاتحاد قد كان له صدى أوسع فى ردود الفعل، حيـث راح المرفـق الخامـس من خطاب 22 اغسـطس، على لسـان الصنداى تايمـز، يقول بأن انسحاب 50 الف جندى من القوات البريطانية من القناة، يشكل خطرا على جنوب افريقيا، عارضا مسـألة إرسـال قوات جنوب افريقية الى البحر المتوسـط[21]. فى الوقت الذى راح فيه المرفق السادس على لسان صحيفة الديلى ميل فى 3 يوليو 1954 يقول بأن انسحاب القوات البريطانيـة عـن القنـاة تسـبب فـى عدم الامـان للاتحاد. وأنـه طبقا لزعيم الحـزب المتحد، شتراوس، انه حدث اجتماع للحزب فى ناتال فى 2 يوليو 1954 لمناقشة الموقف الخطير الذى خلفه الانسحاب البريطانى عن القناة. فدعا الحزب المعارض بأن يذهب وزير الدفاع الجنوب افريقى الى لندن لمناقشة المسألة برمتها، والسياسات الدفاعية العامة[22].

وعلى لسـان جريدة الكيب تايمز فى 31 يوليو 1954 ذكرت بأن الانسـحاب من القناة أثـر فـى الدفـاع عـن جنـوب افريقيـا اكثـر من أي شـيء اخـر. مما جعلهـا تدعـو الى وجوب حدوث اجتماع بين الحكومة والمعارضة لمناقشـة المسـألة. والغريب فى الأمر أن جنوب افريقيا اهتمت بالمساعدة العسكرية الامريكية لمصر، وبأن جنوب افريقيا هـى التى تتطلع لهذا الدعم الأمريكـى، وانهـا تحتـاج للصداقـة. واعتقـد أن الخـبر الـذى نشـرته الجريدة حـول معارضة الاخوان المسلمين لاتفاقية الجلاء، ورفضهم لانسـحاب 85 الف جندى مع بقاء اسـتخدامهم للقناة لمدة سـبع سـنوات، لأن الشـريعة الاسـلامية ترفض السـماح لأى قوى أجنبية بالوصول للأقطـار الاسـلامية[23]، تقصد به تبيان وجود معارضة محليـة للاتفاقية، وانها من الممكن ان تتسب فى وجود قلاقل داخلية ترفض هذا الوجود البريطانى. بل إن ما ذكرته جريدة الراند

ديلى ميل فى 29 يوليو 1954 من أن الانسـحاب البريطانى من القناة قد تسـبب فى تخوف الاتحـاد مـن المد الشـيوعى فـى افريقيا، وأن انسـحاب 50 الف جندى، منهـم 15 الف قوات جوية، و8 الاف افريقى من موريشـيوس وسيشـل، وان ثلثيهم سـيرجعون لبريطانيا وقبرص، مشـيرة للاحتفاء المصري بإخراج بريطانيا من منطقة قناة السـويس، وناقلة لما ذكره رئيس الـوزراء جمـال عبدالناصـر بـأن مصـر سـتبنى قوات عسـكرية قويـة لحماية الوطـن ضد اى اعتداء[24] ، لهو تحريض غير مباشر ضد الادارة المصرية واستفزاز لبريطانيا بالبقاء.

وفـى ذات السـياق نقـل لنـا المرفـق التاسـع حديث رئيس الـوزراء مالان مـن أن جنوب افريقيـا لهـا مصالح امنية فـى منطقة القناة، وفى حرية الملاحة هنـاك، وفى المحافظة على القاعدة العسـكرية للدفاع عن الشـرق الاوسـط. مشـيرا بأن وزير الدفاع ارازموس ذهب الى لنـدن لمناقشـة تأثـير اتفاقيـة الجلاء على الاتحـاد. محرضا البرتغال للوقـوف بجانب جنوب افريقيا فى المحافظة على المنطقة الجنوبية من افريقيا[25]. وبحكم علاقته بعبدالناصر، تحدث مسـؤولو الاتحاد عن خطورة جواهر لال نهرو على الاتحاد وعلى المسـتعمرات البريتغالية فى افريقيا، مطالبين بوجوب تحالف ابيض ضد هذا الخطر[26]. واشـار المرفق الحادى عشـر الى تصريح انتونى ايدن، وزير الخارجية البريطانى، فى مجلس العموم البريطانى، من أن الشرق الاوسـط اصبح تابعا لمنظومتهم الدفاعية، وأن البعض عارضه بأن بريطانيا لم تستشـر دول الكمنولث فى اتفاقية الجلاء، وفى مدى تأثيرها على حركة النقل[27]. ولهذا صوت البعض ضد الاتفاقية داخل مجلس العموم، حيث نشـأت مجموعة داخل المجلس، سـمت نفسـها بمجموعة القنـاة بقيـادة وتـور هاوس, مكررة تصريح عبدالناصر بأن مصر أصبحت حرة بعد 72 سـنة احتـلال[28]. وتحدثـت جريـدة بريتوريـا نيوز فى 28 يوليـو 1954 عن المعارضـة للاتفاقية من داخـل مجلـس العموم لترك منطقة القناة، وبأن الضغط الامريكى هو الذى لعب الدور الأهم فـى توقيـع تلـك الاتفاقية[29]. فيما راحـت جريدة كيب تاون بذات اليـوم تتحدث عن رحيل 73 الف جندى بريطانى، وبأنها اتجهت الى كينيا وقبرص، مشيرة لحديث عبدالناصر باعتبارها مرحلة جديدة للصداقة البريطانية المصرية، واستكمالا للطموحات الوطنية بالانسحاب[30].

وأيدتهـا جريـدة بريتوريا نيوز فى ذات اليـوم، بأنه بعد الجلاء تغيرت موازين القوى فى منطقة الشـرق الاوسـط وجنوب افريقيا. متحدثة عن زيارة ارازموس الى لندن لمناقشـة هذا الأمـر، وحـول الجـدل الذى حـدث داخل البرلمان الجنـوب افريقى، واعتراضـه على الاتفاقية وعلى الجلاء من منطقة القناة. وأيضا تحدثت عن التخوف من المعونة الامريكية العسـكرية لمصر[31]. فى حين راحت جريدة الستار فى 19 يوليو 1954 تقول بأن القوات البريطانية ستعود

الى منطقة القناة فى حالة مهاجمة القوات التركية لمصر، وأن مجموعة البقاء التى تشكلت داخل مجلس العموم البريطانيا، مكونة من 42 عضوا من حزب المحافظين بقيادة تشارلز ووتر هاوس، لها أهميتها ورمزيتها[32]. وثمة نتائج ثلاث يمكن الخروج بها: اولها، أن هناك رفض رسمى وشعبى وصحفى جنوب افريقى لاتفاقية الجلاء عن قاعدة السويس. ثانيها، أن التحريض ضد مصر وعبدالناصر كان حاضرا فى تعليقات الصحف وكبار المسؤولين الجنوب افريقيين. ثالثها، أن الدعوة بتدويل القناة قد بدأت من جنوب افريقيا سنة 1954.

واعتقد أن استمرار الخارجية المصرية تطلب من القائم باعمال مفوضية بريتوريا بارسال صدى الاتفاق المصرى البريطانى فى صحف الاتحاد، جعل المفوضية تتابع تلك المسألة وترصدها بدقة. ففى 4 اغسطس 1954، ارسلت خطابا يفيد بأن الصحف الناطقة بالإنجليزية يدير دفتها اليهود والبريطانيين المستعمرين، وأنها مازالت تتابع الكتابة فى هذا الموضوع بروح تنم عن الغيظ لوصول مصر الى غرضها بطرد الغاصبين من أرضها. ومحللَا ذلك بقوله، " بأنها فى حملتها ضد مصر لا تتورع عن اظهار حفيظتها وبغضها الدفين، بل تسوق القول السفيه وتسرف فيه، لعل ذلك يشفى غليلها". مضيفا " بأن شعور القوم هنا بمركب النقص الناشئ عن كونهم قلة، وإدراكهم أن العالم أجمع ينأى عن سياستهم العنصرية، قد جعلهم يشطون ويقدرون الأمور بغير مقاديرها، كما أن شعورهم بالخوف لضعفهم الحربى، بعد أن تخلت بريطانيا عن خط دفاعهم الأول كما تصوره له نفوسهم، قد جعلهم يتخبطون، ويهرفون بما لا يعرفون. وقد أدى هذا الخيال السقيم إلى أن تنشر احدى الصحف الصورة الكاريكاتورية المرفقة[1]، واقل ما توصف به جريدة الصنداى تايمز، أنها بعدت عن الذوق السليم وجانبت النزاهة التى يجب أن تتصف بها الصحافة. حيث عبرت تلك الصورة الكاريكاتورية عن روح الحقد والكراهية التى تنطوى عليها نفوس اصحابها". ولعل تعليقه "بأنه من الأغرب أن تلقى صحيفة أخرى القول على عواهنه، وتنتقد أمريكا لمدها العون الاقتصادى لمصر، ويذهب خيالها الى ابعد من هذا، فتقول ان مجيئ هذا العون بعد أن تقرر جلاء الجنود البريطانيين، له معناه الخاص، ثم تقول أن هذه اليد التى مدتها امريكا لمصر ستجعل باقى الشعوب غير البيضاء فى افريقيا تطمح فى مثل هذا العون، وان امريكا بعملها هذا ستقوض البناء الذى بناه الرجل الابيض فى القارة الافريقية"[33]، يشير بأن سياسة الاتحاد التخبطية قد سارت فى كل الاتجاهات، وأن مبعث هذا التخبط هو انسحاب القوات البريطانية عن قناة السويس. وأن ملامح التحركات الامريكية فى افريقيا

1 المرفق به صورة لابى الهول نشرتها جريدة الصندى تايمز تعبر عن اناس قادمين واخرين راحلين ممثلين في اليونانيين والرومان والمسلمين وتركيا وفرنسا وبريطانيا، للمزيد انظر المرفق الوارد بخطاب مفوضية بريتوريا في 4 اغسطس 1954.

كانت موجودة، وأن اول من بشرت بها وبنفوذها هى الصحافة الجنوب افريقية.

وبالمقابل فإن الصحف الافريكانية التى تنطق بلسان الحكومة والحزب الوطنى قد استمرت فى النشر، وإن كانت، حسب وثائق الخارجية المصرية، لم تظهر تحمسا كبيرا لاتفاق الجلاء، إلا أنها اضطرت تحت تأثير الظروف الى الاعتراف بأن انسحاب الجنود البريطانيين كان ضرورة لابد منها لإقرار السلم فى الشرق الاوسط. حيث تقول فى احدى خطاباتها بأنها شايعت فى تعليقاتها الترحيب الذى قابل به مالان هذا الاتفاق، باعتباره مدعاة لاستقرار الأمور فى هذا الجزء من العالم. وانه على الرغم من حملات الصحف التى ارادت بها التأثير على الرأي العام، وإبخاس قيمة النصر الذى كتبه الله لمصر، فقد سعدت مفوضية بريتوريا بتلقى تهانى الهيئات السياسية الاجنبية، وأن الجميع عبروا للقائم بأعمال المفوضية عن مزيد سرورهم بتحقيق مصر لأمانيها، وذكروا بأن هذه الخطوة التى خطتها مصر بعد عامين من وثبتها المباركة، بفضل سياسة قادتها وزعمائها، لتعتبر بحق حجر الزاوية لإقرار السلم فى الشرق الاوسط. مشيرين بأن نجاح قادة مصر فيما فشل فيه الساسة القدماء ليعتبر أكبر دليل على براعتهم السياسية وحسن تصريفهم للأمور. متمنين بأن تتبع هذه الخطوة خطوات أخرى تحقق لمصر مجدها التليد. ومع ذلك لم يمر الأمر دون منغصات، حيث ركز الخطاب على الحوار الذى جرى بين مساعد المندوب السامى البريطانى فى الاتحاد والقائم بالاعمال، معتبرا هذا المندوب من غلاة المستعمرين، وقد سبق له العمل فى فلسطين، وانه تحدث الى القائم بالاعمال فى احدى المناسبات حديثا ينم عن غيظه المكتوم، قائلا ماذا تفعل مصر اذا دخلت الجيوش الروسية اراضيها بعد ان تخلت بريطانيا عن الدفاع عنها؟ فأجابه القائم بالأعمال بأن مصر القادرة على صد عدوان اى معتد بفعل ما حباها الله من جيش باسل، شهد بكفايته الاعداء قبل الاصدقاء، وبفضل بسالة شعبها الذى يشد من ازره، قد حان الوقت لبريطانيا بأن تتخلى عن هذه النعرة الكاذبة التى أصبحت بالية[34].

على أية حال، لم تنجح المعارضة الجنوب افريقية فى التأثير على بريطانيا فى التراجع عن اتفاقية الجلاء أو تأجيلها، فقد تمت فى 19 اكتوبر 1954. واعتقد أن النمو السريع لحركة المرور عبر قناة السويس سنة 1955 جاء نتيجة للاستقرار الذى وفرته الاتفاقية، ولزيادة عدد السفن التي تستخدم القناة واتساع حجمها[35].

غير أن حكومة الحزب الوطنى الأفريكانية في جنوب إفريقيا رأت فى الرئيس ناصر مصدرا للإمبريالية الجديدة في أفريقيا، وكذلك رمز للقومية التقليدية. وانه لو سمح له بأن يذهب أكثر من ذلك، فإن هذا سيشجع القوميين في أماكن أخرى في إفريقيا[36]. الأمر الذى

يفسر عقد اجتماعات فى القاهرة فى وقت مبكر من عام 1954، مع ممثلين عن نيجيريا وأوغندا وكينيا من حركة ماو ماو. وما تبعها من عقد مؤتمر باندونج فى ابريل 1955، حين رتبت مصر أوراقها فى محاولة لإبعاد الدول الأفرو آسيوية عن إسرائيل[37]. وهو ما جعل ستريدوم، رئيس وزراء اتحاد جنوب افريقيا، يعلق على مؤتمر باندونج " بأنه صورة غير حسنة للدول الاوربية فى افريقيا، وأنه لا يعمل على اشاعة السلم العالمى، وارساء قواعد الامن الدولية. ورأى أنه دعوة للتخلص من النفوذ الاوربى فى اَسيا وافريقيا. ولما كان مجلس الوزراء المصرى يهتم بعلاقات جنوب افريقيا مع ىالغرب اهتماماً بالغاً، لذا كانت الادارة المصرية على علم بالمباحثات التى اجراها أرازموس مع وزير الدفاع البريطانى فى لندن فى يونيو 1955، وعلمت تشدده فى الربط بين مشروع دفاع افريقيا بالدفاع عن الشرق الاوسط [38].

ولعل خطاب القائم بأعمال مفوضية بريتوريا، محمد سامى، الى وكيل وزارة الخارجية فى 26 سبتمبر 1955 والذى يشير فيه الى ما نشرته صحيفة افريكان جوس كرونيكل فى 16 سبتمبر حول ما اعلنه وزير الدفاع المصرى بضرورة حصول السفن الاسرائيلية الداخلة لخليج العقبة على تصريح من السلطات المصرية المختصة فى موعد لا يقل عن 72 ساعة، ليصب فى هذا الاتجاه. واعتقد ان ما نشرته الجريدة حول ما اعتبرته اسرائيل اعتداء على حرية المرور فى قنال دولية، وانها لا تعترف بأي حق لمصر من هذا القبيل، وتنكر شرعية النظم المصرية فيما تريد ان تفرضه على السفن الاسرائيلية فى خليج العقبة، فى حين ان بريطانيا لم ترض عن شرط الحصول على تصريح، مع الاعتراف بأنها مياه اقليمية [39]، ليؤكد على ان يهود جنوب افريقيا قد لعبوا دورا مميزا فى تلك المعركة. واعتقد ان اتفاق رودس لوقف اطلاق النار بين مصر واسرائيل، قد جعل مصر تبحث عن طريقة لممارسة حق الزيارة والبحث داخل السفن التجارية التي تمر عبر القناة، واستغلال المادة الرابعة من اتفاقية القسطنطينية لسنة 1888[40]. ففي أعقاب غارة إسرائيلية واسعة النطاق على المنشآت المصرية في خان يونس في 1 سبتمبر 1955، والتي أسفرت عن خسائر مصرية، شددت القاهرة حصارها البحري على الملاحة الإسرائيلية عبر مضيق تيران، وأغلقت المجال الجوي بأكمله فوق المضيق[41].

وما تحدثت به جريدة الاهرام فى يناير 1956 عن رحيل 350 جنديا من قاعدة قناة السويس الى قاعدة شرق افريقيا، وانه لم يتبق فيها من جنود شرق افريقيا الا 500 جندى، سيرحلون فى منتصف شهر فبراير من ذات السنة[42]، يشى بقرب الرحيل النهائى عن قناة السويس. وكان الجلاء النهائى في أوائل عام 1956 عن قاعدة قناة السويس العسكرية[43]،

حدثا مهما ليس فى مصر فحسب، بل فى منطقة الشرق الاوسط وافريقيا ككل. لكن بالنظر لموقف الاتحاد فى مسالة الجلاء عن قناة السويس عن موقفه فى مسألة التأميم وحرب السويس سنجد تباينا شديدا، واختلافا كبيرا بين الموقفين.

المحور الثالث- الموقف الرسمى لحكومة الاتحاد من تأميم قناة السويس عام 1956:-

إذا كانت صفقة الأسلحة المصرية التشيكية في سبتمبر 1955 قد خلقت مخاوفا في المفهوم الأمني الاسرائيلى، فسعت لبناء قدراتها العسكرية جيدا، فإن قيام الرئيس جمال عبدالناصر بتأميم قناة السويس فى 26 يوليو 1956[44]، قد قلب موازيين القوى الدولية، وساهم فى تغيير المشهد العالمى تماما. وبطبيعة الحال كان لهذا الحدث انعكاساته الاقليمية والدولية التى تطرقت لها دراسات عديدة، حيث انه من المتعذر على باحث أن يعرض فى ورقة واحدة ملابسات ما حدث فى موضوع التأميم وتبعاته[45]. لكن فيما يخص دراستنا حول موقف اتحاد جنوب افريقيا يمكننا القول بأنه حدث تباين فى ردود الفعل الرسمية والافريكانية عن ردود الفعل المعارضة من ذوى الاصول البريطانية. حيث كان الحزب الوطنى المتطهر، وجميع اعضاؤه من الافريكانرز ذوى الاصول الهولندية، بقيادة رئيس الوزراء ستريدوم Strijdom، هو الذى يدير دفة الاتحاد فى ذلك الوقت. وكان الحزب الاتحادى، وغالبيته من ذوى الاصول البريطانية، بقيادة شتراوس، هو الحزب المعارض الرئيسى. وبخصوص الموقف الرسمى من تأميم قناة السويس نستطيع ان نرصده فى البيانات الحكومية في الأمم المتحدة وفي البرلمان وفي أعمدة الصحافة الأفريكانية. حيث نظرت الحكومة الاتحادية الى التصرف المصري باعتباره "شأنًا داخليًا مصر، لا يفترض في جنوب إفريقيا أن تتدخل فيه. ولعل البيان الصادر في 31 يوليو 1956، وفي التوضيح الذى صدر في اليوم التالي فى الاول من أغسطس من قبل وزير شؤون خارجية الاتحاد، إريك لو، بأن قناة السويس يحكمها اتفاقيتان: احداهما تتعلق بالامتياز الممنوح من قبل مصر لشركة قناة السويس، والآخرى باتفاقية 1888 التى تضمن حرية الملاحة خلال القناة. وان حكومة الاتحاد ظلت تردد منذ صدور مرسوم التأميم تردد بأنه لم يكن هناك اى خرق لاتفاقية عام 1888. اللهم الا تعبير وزير الخارجية عن قلق الحكومة إزاء التطورات الحادثة في منطقة الشرق الاوسط، وأنها تأمل في الوصول لحل مرض من خلال التفاوض، وعدم اطالة الأزمة، وتعزيز الاعتبارات القضائية والاقتصادية[46]. بلً ان صحيفة الحزب الوطني الأفريكاني علقت في افتتاحيتها في 31 يوليو 1956، بأن اهتمام جنوب إفريقيا بأحوال الشرق الأوسط جاء من رغبتها فى احلال السلام

في العـالم. حيـث أثر تأميم قناة السـويس على أمن جنوب إفريقيـا. مما جعل الحكومة تقرن طلباتها، على لسان وزير دفاعها أرازموس، للقوى الغربية بضرورة عقد معاهدة دفاعية على غـرار معاهـدة الناتـو فى منطقة الجنوب الإفريقي. وأن الاتفـاق الذي اقترحه إرازموس عام 1956 كان يسعى الى ضم الدول الغربية للأرجنتين والبرازيل وأوروجواي[47].

ورغم أن المتحدثين الرسميين قد أكدوا على موقف الحياد في عدد من المناسبات، سواء في داخـل البرلمـان الاتحـادى وفي الامم المتحدة، إلا أن التصريح الـذى أدلى به رئيس الوزراء ستريدوم لوكالة فرانس برس، والذى قال فيه بأنه يجب على جنوب إفريقيا الابتعاد عن "عش الدبابير" في الشرق الأوسط، لا يؤكد بأن موقف الحياد الذى تبنته حكومة الاتحاد لم يمنعها من اتخاذ مواقف تؤثر على عضويتها في منطقة الجنيه الاسـترليني، حيث خرجت التعليمات لجميـع البنـوك فـى 4 اغسـطس بمراقبة القيـود المفروضة علـى نقل الجنيه الاسـترليني بين جنوب افريقيا ومصر. لكن بعد بضعة أسابيع أوضح وزير الخارجية بأن جنوب أفريقيا كانت مضطـرة لاسـتخدام الـدولار أو غيره من العمـلات لتمويل تجارتها مع مصـر. وبالتالى كانت المواقف الرسمية لرئيس الوزراء ووزير الخارجية طيلة شهر اغسطس 1956 تسعى لاستقرار منطقـة الشـرق الاوسـط، وتستشـعر ان افريقيـا أصبحت تنظـر لعبدالناصر بنظـرة مختلفة عنهم، وأنه هو الذى يعبر عن تطلعاتهم، والرافع للواء تحريرهم من الاوروبيين، وليس بيض جنـوب افريقيـا العنصريين. وخير مثال لذلك ما شـاهدوه من الدعم الـذى قدمته المنظمات غير البيضاء لنظام عبدالناصر فيما بعد فى مؤتمر الترانسفال فى سبتمبر 1956[48].

وراحـت الصحـف الافريكانيـة تسـاند حكومتهـا بقـوة. فقـد ذكرت صحيفـة دى برجر الافريكانية في افتتاحية يوم 10 أغسطس بأن رئيس الحزب المتحد المعارض، شتراوس، يشن حملـة ضـد الحكومـة الاتحادية ويعتبر بأـن موقفها قد صـدر بناء على طموحاتهـم القومية. الأمـر الـذى جعـل القوميون الافريكانرز يخشـون من الانتقام العسـكري للغرب، وأن يتسـبب العمل المصري في أعمال عدائية الشرق الأوسط. وهذا بدوره سيزيد من تغلغل الشيوعيين في المنطقة، ويعرض الاتحاد للخطر. فيما راحت جريدة دي ترانسـفالر الافريكانية في افتتاحية يوم 31 يوليو تتحدث قبل أن تعبر الحكومة عن رأيها، بأن الاتحاد مهتم بالوضع فى الشـرق الأوسـط، ليس فقط لرغبته فى إحلال السـلام في العالم، ولكن تأميم قناة السـويس أثر على أمن الاتحـاد. لكنها اعتبرت القرار المصري قد جاء نتيجة صحوة الادارة المصرية القوية[49].

إلى هنـا، لم تشـتبك مفوضيـات بريتوريـا والكيـب حتـى شـهر سـبتمبر 1956 فـى نقل مـا يـدور داخـل الاتحاد بشـأن تأميم القنـاة، لكن حينما أرسـلت الادارة المصريـة لمفوضيتها

ببريتوريا تستفهم عن موقف الاتحاد من موضوع القناة، تتابعت الرسائل عليها تترى. حيث تشير احداها الى ما أعلنه وزير الخارجية إريك لو بأن تأميم القناة انما هو مسالة داخلية، وأن الاتحاد ليس له شأن بالنزاع فى الشرق الأوسط. وأن وزير مالية الاتحاد، السيد نود، أعلن اثناء زيارته لإنجلترا بأن جنوب افريقيا لا تتأثر بطريق مباشر من مشكلة القناة، وأن موانى الاتحاد مستعدة لاستقبال عدد كبير من السفن أكبر مما تستقبل حاليا[50]. بما يشى بأن موقف الاتحاد الرسمى كان هدفه الرئيسى هو الاستفادة من الازمة ورعاية مصالحة من وراء تعطيل حركة السفن فى قناة السويس.

وقد يقول قائل قائل بأن الأمر لم يتعد التصريحات السابقة فقط، بيد أن وقائع الأمور التى كشفتها أوراق الخارجية المصرية تقول بأن معرفة الادارة المصرية بخلفية ردود الفعل الاتحادية لم تكن معرفة عابرة. حيث تشير احدى الخطابات الواردة من المفوضية حول ما نشرته الصحف الجنوب افريقية بشأن قناة السويس حتى يوم 22 سبتمبر 1956، مرسلة تقريرًا وافيًا أعده الملحق الدبلوماسي عادل محمد عبدالسلام[51]. حيث يشير التقرير الى ما نشرته صحيفة الصنداى تايمز فى 16 سبتمبر من تعليقات على مشكلة قناة السويس. وأنه تحت عنوان ايدن وعبدالناصر قالت بانه كان واضحا منذ البداية أن ازمة القناة ستطول وستتعقد، وانه إذا أمكن التعاون بين الدول لحل هذه المشكلة، وتقليل خطر الحرب، فإن العالم سيدين بذلك للسير انتونى ايدن. خاصة وأنه كان أول من أدرك خطورة عبدالناصر على الشرق الاوسط. وأضافت بأن تحركات القوات العسكرية لبريطانيا وفرنسا فى البحر المتوسط، أو منح تحذير ممكن للرئيس عبدالناصر، قد دل على تصميم الدولتين بعدم السماح ببقاء القناة فى يد المصريين وحدهم. وأنه مع ذلك لم تأت مباحثات الـ18 دولة فى لندن بنتيجة ملموسة. فتقرر تكوين جمعية مستعملى القناة لوضع عبدالناصر أمام أحد طريقين: وهو إما أن يسمح لسفن هذه الدول بالمرور فى القناة بواسطة مرشدى كل دولة، وإما الامتناع عن ذلك، فيعتبر فى هذه لحالة متجنيا على حرية الملاحة فى القناة. وأنه إذا سلك عبدالناصر الطريق الثانى فإن الحالة ستتدهور، ولكن ذلك لا يعنى نشوب الحرب. وقد أعلن دلاس بأنه لا ينبغى الدخول فى حرب نتيجة لمشكلة القناة. وكما عبر ايدن بأن المسألة ستحال إلى مجلس الأمن فى حالة الضرورة. وأنه عند هذه المرحلة ستتجه سفن الدول الى طريق الكيب بدلا من القناة. وأضافت الصحيفة بأنها تعتقد بأن الرئيس عبدالناصر عليه ألا يأمل فى شيئ أكثر من نوع من الاتفاق مع الدول الغربية، حتى يحافظ على مركزه ومكانته فى العالم العربى، وأنه إذا أمكن الابقاء على القناة كممر مائى دولى دون نشوء أي فراغ فى

الشـرق الاوسـط، فيكون ايدن قد كسـب بذلك المعركة[52]. وعلى هذا ركزت هذه الجريدة على شـخص عبدالناصر وردود فعل الزعامات الغربية حول الأزمة الناشـئة عن التأميم. بما يعد كسـبا لـلإدارة المصريـة فى معرفة ما يدور من سـيناريوهات، وما يسـرب للصحافة فى كافة نواحى المستعمرات.

واعتقد أن ما حفظه الارشيف المصرى من وثائق حول هذا الموضوع يشرح الأسباب التى جعلت جنوب افريقيا تتبنى مواقف رسمية براجماتية لمصلحتها الاقتصادية، تغضب المعارضة البيضاء المحلية والدول الغربية على السـواء. فعلى سـبيل المثال نشـرت صحيفة بريتوريا نيوز فـى عددهـا فى 15 سـبتمبر تصريح وزير خارجية الاتحاد بأن الاتحـاد لا يعتمد على القناة، وليسـت لـه مصـالح فيها، كما أنه ليس من الدول الموقعة علـى اتفاقية 1888. وذلك ردا على المنتقدين لعدم دعوة الاتحاد لحضور مؤتمر لندن الثانى، عندما تفاقمت ازمة قناة السويس. فقالـت، "اليـوم وبعد أن عرفت جنوب افريقيا أهميتها بالنسـبة للنزاع، ألم يكن من الأجدى أن تمثـل هـى الاخـرى فى مؤتمر لندن، ولكن للأسـف ليس هنك ما يدل على أنه سـيكون لها ممثـل فـى هـذا المؤتمر"[53]. هذا وقد أجـاب وزير الخارجية على الانتقـادات الموجهة لحكومة الاتحاد بأنه لم يكن هناك مصلحة مباشـرة لاتحاد جنوب افريقيا فى موضوع تأميم القناة، وأنـه يعتبرهـا مسـألة داخليـة تخص مصـر. موضحا بأن الاتحاد ليس له أسـهم فى الشـركة المؤممة، وأنه لا يستعمل القناة على نطاق واسع، وأن القناة لم تكن فى يوم من الأيام طريقًا حيويًـا لمواصـلات الاتحـاد. متطرقًا لمسـألة عدم دعـوة الاتحاد لحضور مؤتمر لنـدن، من أن الحضور اقتصر على ثلاثة شروط؛ تتمثل فى أن الدول التى تحضر المؤتمر يجب أن تكون من بين الدول التى تسـتعمل القناة على نطاق واسـع. وأن تكون تجارتها معتمدة على القناة، وأن تكون من الموقعين على اتفاقية 1888. مشيرًا بأن الاتحاد لا تنطبق عليه هذه الشروط، لذا لم توجـه لـه الدعوة للحضور. مضيفًا بأن الحكومة صرحت بوجوب احترام الاتفاقيات الدولية، وأنـه لم يكـن هنـاك أي خـرق او مخالفـة مصريـة لاتفاقيـة 1888. مهاجمـا المعارضـة بأنها تراعى مصالح بريطانيا دون النظر لمصالح الاتحاد. مستشهدًا بموقف كندا من تأميم القناة، وأن وزير خارجيتها لاسـتر بيرسـون عبر صراحة بأن حكومة بلاده لا توافق على الاجراءات العسـكرية التـى سـتتخذها بريطانيا. موضحًا بـأن حكومة الاتحاد لم تـدل بتصريح فى ذلك الأمـر. مختتمـا كلامـه بالهجـوم على المعارضـة بأنها تهيـئ الفرصة لأعداء الاتحـاد لانتقاد سياسـته ومهاجمتـه فـى الهيئـات الدولية. كما انتقـد الصحف التى تصـدر باللغة الانجليزية لاشـتراكها فى مهاجمة سياسـة الحكومة[54]. وعلى هذا يمكن القول بأن الاتحاد الرسمى كان واضحا فى موقفه المؤيد للتأميم، وأنه كان صريحا فى ابتعاده عن المشكلة المتصاعدة دوليا،

رغم المعارضة المحلية التى يتلقاها من قبل الناطقين بالانجليزية.

وفى خطاب الوزير المفوض سيف الدين الى وكيل الخارجية المصرية فى 22 سبتمبر 1956 نجده يرفع له مذكرة انور فريد السكرتير الاول بالمفوضية حول خطاب ستريدوم رئيس وزراء الاتحاد ورئيس الحزب الوطنى الحاكم، فى افتتاح المؤتمر السنوى للحزب فى اقليم الترانسفال يوم الاربعاء الموافق 19 سبتمبر 1956 ونتعرف على مدى الانتهازية السياسية للاتحاد[55]. حيث يشير السكرتير الاول لمفوضية بريتوريا بأن ستريدوم تحدث فى هذا المؤتمر، والذى شارك فيه اعضاء الحزب الوطنى فى البرلمان، ومندوبين عن كل فرع من فروع الحزب فى المدن والاقاليم، يعلن بأن قيام الاتحاد بإعلان الجمهورية لن بضر بالعلاقة بين بريطانيا والاتحاد لما بينهما من المصالح المشتركة، مشيرا بأن خطابه خلا من الاشارة الى الشرق الاوسط متعمدا، تماشيا مع السياسة التى تتبعها الحكومة من إيثارها الابتعاد عن التورط فى مشاكل الشرق الاوسط[56]. وعلى هذا يمكن القول بأن الحكومة الاتحادية أرادات أن تستغل انشغال بريطانيا فى موضوع القناة والتأميم، وتعلن الانفصال عنها وتكوين جمهورية مستقلة. وهو الأمر الذى يفسر الموقف الرسمى للاتحاد فى اعتبار التأميم مسألة داخلية ولا علاقة له بها، وكيف أن هذا الموقف قد جاء على النقيض مما كان عيه موقفه عند توقيع اتفاقية الانسحاب البريطانى من قاعدة السويس سنة 1954.

وما يصب فى استفادة الاتحاد الاقتصادية من الأزمة وإحياء طريق الكيب، هو ما تحدث به وزير المواصلات الاتحادى بأن حكومته قد أنشئت لجنة خاصة لبحث حالة الزيادة فى الملاحة الناجمة عن أزمة القناة، وأنها اختارت مدينة الكيب مقرا لهذه اللجنة، بغرض التعاون مع شركات الملاحة، وتوجيه السفن الى الموانى التى تتناسب مع حمولة كل منها، والخدمات التى تطلبها، وتسمح بالدخول فى موانى الاتحاد للسفن التى تستطيع هذه الموانى أن تقدم لها ما تطلبه من خدمات. ويؤكد على هدف الحكومة الاقتصادى ما جاء فى تصريح أحد المسؤلين بإدارة السكك الحديدية والموانى، بأن السفن المحولة الى طريق الكيب ستعامل فى موانئ الاتحاد على أسس تجارية بحتة، وأنه لن يسمح لها بأن تقلل من الخدمات التى تعطى عادة للسفن التى تتعامل وتتاجر مع الاتحاد قبل نشوء أزمة قناة السويس. كما نشرت الصحيفة بتاريخ 29 سبتمبر تعليقا اخرا عن أزمة القناة قالت فيه بأنه إذا اتجهت سفن كثيرة نحو موانئ الاتحاد فإن جنوب افريقيا ستؤدى بذلك أول مساعدة كبيرة بعد الحرب العالمية الثانية للدفاع الغربى. كما أن اتجاه هذه السفن الى موانى الاتحاد سيعود عليه بفوائد جمة، ويؤدى الى اظهار أهمية جنوب افريقيا كموضع استراتيجى[57]. واعتقد أن ما

سجلته هذه الوثيقة تحديدا، ليلخص حجم الفوائد التى عادت على الاتحاد من جراء ازمة السويس، وأن تأزميم الموقف فى السويس كان هدفا استراتيجيا للاتحاد لأحياء طريق الكيب مرة أخرى.

ومما يفسر مدى استفادة الاتحاد الاقتصادية من الأزمة ما نشرته صحيفة ستار فى 18 سبتمبر 1956 من أن إدارة السكك الحديد بالاتحاد ستنتفع من أزمة قناة السويس، نظرًا لكثرة الداخل الذى ستحصل عليه من تموين السفن المحولة إلى موانى الاتحاد. بل نشرت ذات الصحيفة فى 20 سبتمبر بأن مزارعى الاتحاد سيستفيدون من ازمة قناة السويس، وخاصة المشتغلين منهم بتربية الدواجن، لما هو متوقع من زيادة الطلب عليها من السفن المارة بموانئ الاتحاد. وفى عدد 21 سبتمبر أشارت بأن ازمة القناة قد انقذت جنوب افريقيا من مشكلة اللحوم المخزونة لديها، والتى يمكن تصريفها للسفن المارة، وأن ذلك يعود بالاتحاد إلى أيام الحرب، حينما كان يعانى أزمة اللحوم. ونشرت فى ذات العدد تصريحا حكوميا، من أن الاتحاد سيستعمل الدولارات فى المعاملات الضرورية مع مصر، مثال ذلك نفقات تموين الطائرات بالوقود الذى تحتاجه فى المطارات المصرية [58]. وعلى هذا تعددت الفوائد من تحويل حركة السفن باتجاه طريق الكيب على كافة المستويات، فى تصريف اللحوم المخزونة وفى حركة الموانىء والعمالة والمنتجين والمزارعين واصحاب الشركات.

واعتقد ان تركيز المسؤلين الجنوب افريقيين على الاستفادة الاقتصادية من أزمة التأميم وامتناع السفن عن طريق السويس واتجاهها لطريق الرأس كان هدفا مهما لتهدأة الناطقين بالانجليزية والغاضبين على موقف الاتحاد المساند لمصر فى مسألة التأميم. حيث نشرت صيحفة الراند ديلى ميل بتاريخ 17 سبتمبر 1956 بأنه قد عقد اجتماع بمدينة جوهانسبرج بين مديرى الموانى بالاتحاد، للمباحثة فى مواجهة الضغط الناشئ من زيادة السفن المحولة الى جنوب افريقيا، وانه اشترك فى هذا الاجتماع ايضا مندوبى شركات الملاحة للعمل على توزيع السفن على الموانئ التى تناسبها. واشارت الى أن الكمية المصدرة من بترول الشرق الاوسط ستنقضى بمقدار 800 الف برميل فى اليوم نتيجة لازمة القناة. كما ذكرت فى تعليق لها أن الدولة الوحيدة فى العالم التى ستنتفع من الازمة هى جنوب افريقيا، فالمنتظر أن يزداد دخل الموانئ فى الاشهر القليلة. وأضافت بأن الدول العربية الموالية للرئيس عبدالناصر ستكون على وشك الافلاس. وأن الدول المصدرة للبترول فى الشرق الاوسط ستخسر مبالغ ضخمة، وقد يكون نتيجة ذلك تعطل الصناعة فى أوروبا نظرا لتأخير ناقلات البترول، وستواجه الدول البحرية، التى تضغط لترك طريق السويس،

نفقـات كبـيرة متزايدة، كما سيترتب على ذلك ازدياد ثمن البـترول، وبالتالى ارتفاع نفقات المعيشـة فـى مختلف الدول. وفى 20 سـبتمبر نشـرت نفـس الصحيفة بأن الاتحـاد يعانـى من ازمـة موظفـى الموانى والمرشـدين، وقد يؤدى ذلـك الى عجز فـى موانئ دربان وكيب تاون عن اسـتيعاب السـفن المحولـة الى طريـق الكيـب. ونشـرت تعليقا فى 22 سـبتمبر قالـت فيه بأن الغرض من جمعية مستعملى القناة غير واضح. وأن الرئيس عبدالناصر قد رفض التعاون مع هذه الجمعية باى وجه. وأن الوضع لا يبشر بتغيير موقعه هذا، وأنه إذا رفضت مصر السماح لسـفن الـدول بالمرور بقيادة مرشـديها فإنهـا بذلك تكون قد أنكرت حريـة الدول فى الملاحة فى القناة. مضيفة بأنه يبدو أن غرض الجمعية هو تعطيل الملاحة، وهو ما لم تكن تسـمح به شركة قناة السويس قبل تأميمها[59]. وبالتالى كانت الاستفادة كبيرة لدرجة انها احدثت ازمة فى موانى الاتحاد.

وتسـتمر اسـتفادة الاتحـاد من الازمة على طول الخط. ولعل خطـاب مفوضية بريتوريا لوكيـل الخارجيـة فـى 11 اكتوبر 1956 والذى يرفع له تقريرًا أعده عادل محمد عبدالسـلام حول ما نشرته صحف الاتحاد حتى يوم 30 سبتمبر 1956 يبين لنا مدى الاستفادة الاقتصادية التـى حققهـا الاتحاد فى تلك الفترة ومحاولة المعارضة التقليل منها[60]. حيث نشـرت صحيفة الصنداى تايمز فى 23 سـبتمبر مقالا ذكرت فيه بأن التجارة بمدينة الكيب سـتنتعش نظرا لكثـرة السـفن المحولـة من قنـاة السـويس. مضيفة بأنه منذ أن نشـأت الأزمة أنفقت السـفن المحولة الى طريق الكيب مبلغ 200 الف جنية فى مدينة الكيب نفسـها، وأنه لا يسـمح للسـفن المحولـة بـأن تأخـذ أو تنـزل بضائـع او ركاب، فان حاجتهـا من الموانئ قاصـرة على الزيت او الفحـم والمـاء والمـواد الغذائيـة والاصلاحات. وقالت بأن متعهدى السـفن يتوقعـون أن يمونوا السـفن المتحولـة مـن القناة، بمـا قيمته 2 مليون جنية مـن المواد الغذائيـة وغيرها، فى فترة الستة اشهر القادمة، وذلك إذا ما اتسع نطاق تحويل السفن الى طريق الكيب. على أن هذا لا يتضمن نفقات الوقود التى تدفع عادة فى لندن. وتواجه الموانى بالاتحاد صعوبة حصولها على المرشدين الاكفاء لمواجهة زيادة حركة الملاحة. وتقول بأنه اذا ما اتسع نطاق تحويل السفن، فسـتكون هنـاك صعوبـات كثيرة. وتضيف بأن المسـؤولين بإدارة السـكك الحديدية والموانئ لا يسـتطيعون تقديـر الزيـادة المنتظرة فى الملاحـة. وأنه اذا كانت هناك مقاطعـة جزئية لقناة السويس، فإن موانى الاتحاد تستطيع خدمة البواخر المحولة اليها بسهولة. وتحت عنوان ازمة السـويس نشـرت الصحيفة فى 23 سـبتمبر تعليقا، قالت فيه بأن ازمة السـويس خلقت أزمة موانـئ بجنـوب افريقيا. وتسـاءلت هل يسـتطيع الاتحـاد أن يواجه الزيـادة فى الملاحة؟ والى

اى جانب تقف جنوب افريقيا؟ ومن الذين ستساعدهم جنوب افريقيا؟ وما هو اتجاه جنوب افريقيا نحو خطة الغرب تجاه الرئيس عبدالناصر؟ وهل سيكون هناك تعاون؟ وانتقدت ما سبق أن قاله وزير الخارجية من أن مسألة السويس مسألة داخلية تخص مصر وحدها. وقالت بأن تأميم القناة كان له أثر كبير خارج حدود مصر. وزعمت بأن الجميع يعرفون انه الى جانب الرئيس عبدالناصر توجد روسيا، وهى مستعدة لأن تستغل الموقف لصالحها. وقالت بأنه يجب على الاتحاد أن يبين موقفه للعالم فى وضوح. ولامت الصحيفة الـ Re-serve Bank والحكومة لسماحهم باستعمال الدولار فى المعاملات مع مصر نظرا لتجميد الأرصدة الإسترلينية. وبذلك فإن حكومة الاتحاد تكون قد ضربت بعرض الحائط بالخطر الذى فرضته الدول الغربية بتقديمها الدولار الى مصر. كما عبرت الصحيفة عن غضبها من أن جنوب افريقيا لم تمثل فى المؤتمر الثانى المعقود فى لندن، والذى تباحثت فيه الدول عن احتمال تحويل عدد كبير كم السفن الى طريق الكيب، لكان يجب ان يكون لها ممثل هناك، حتى يستطيع أن يخبر هذه الدول ما اذا كانت اقتراحاتهم عملية ام لا؟ مضيفة بأن خبراء الشحن بالاتحاد يشكون امكانية جنوب افريقيا مواجهة الزيادة فى الملاحة. ويرى هؤلاء الخبراء بأن موانئ الاتحاد صممت لاستقبال السفن التى تتاجر أصلا مع الاتحاد، وليس للسفن العابرة. وقالت حكومة الاتحاد بأن الموانئ بجنوب افريقيا تستطيع استقبال 20 سفينة يوميا فقط، علاوة على السفن التى تتعامل مع الاتحاد قبل الازمة. وأشارت الصحيفة الى عدم استعداد موانئ الاتحاد من النواحي الفنية لنقص عدد القاطرات البحرية، وعدم صلاحية الأرصفة لرسو ناقلات البترول، كما انها صغيرة لا تصلح للناقلات كبيرة الحجم. كما نشرت الصحيفة بتاريخ 30 سبتمبر تعليقا على عرض النزاع على مجلس الامن، فقالت انه من الأكيد أن حق الاعتراض سيستعمل بعد أن يبقى النزاع مطروحا أمام هذا المجلس لمدة شهر على الاقل. وقالت بأن الجمعية العامة للأمم المتحدة ستجتمع بعد أسبوعين، وأنها تضم الآن 79 عضوا، يميل أغلبهم الى حب الظهور واثبات وجودهم. وقالت بأن هناك ثلاثة من الدول العربية تنتظر السماح لها بعضوية الامم المتحدة فى هذه الدورة، ليبلغ عدد الدول العربية احدى عشرة دولة، وهناك تسع دول تحت امرة روسيا، وبذلك يكون مجموع الدول المعارضة عشرين دولة. وانه يجب مضاعفة هذا العدد لأن هناك عشرين دولة من دول امريكا اللاتينية تصوت دائما ضد بريطانيا وفرنسا. متخوفة من تصويت الامم المتحدة، وأنه لابد من أن يوافق ثلثى أعضاء الجمعية العامة على القرار حتى يكون نافذا، إذ أنه يجب أن يتوفر هناك 55 صوت من مجموع 82 صوتا[61].

وتابـع التقريـر مـا نشـرته صحيفـة الراند ديلى ميل فى 24 سـبتمبر مقـالا ذكرت فيه أنه يجب أن يمر شـهر على الاقل قبل ان ترسـل جمعية مسـتعملى القناة احدى سـفنها طبقا لإرشـاداتها. وقالت بأن بعض شـركات الملاحة ترى أنه من الافضل أن تستمر هذه فى تسيير سـفنها فـى قنـاة السـويس، مع ارتفـاع نفقات التأمـين، ولـو كان هناك تأخير نظـرا لقلة عدد المرشدين. وأضافت بأن نفقات الشخص من انجلترا الى الشرق الاقصى قد زادت بمقدار 15% حتى تغطى نفقات دورة السفن حول الكيب، كما زادت ايضا اسعار تذاكر ركاب البواخر[62] .

ومما يبين الاحقاد الدفينة التى يحملها مسؤلى الاتحاد تجاه طريق السويس وتمنيهم ان تعود الأهمية لطريق الكيب، هو ما نشرته صحيفة ستار فى 28 سبتمبر 1956. حيث ذكرت في احـدى مقالاتهـا بـأن وزيـر خارجية الاتحاد تحدث فـى اجتماع بإحدى النـوادى الامريكية بجوهانسبرج عن الاهمية الاستراتيجية للاتحاد بالنسبة للدول الغربية، وقال بأنه قد تباحث فى سـنة 1949 مع فوسـتر دالاس، وزير خارجية امريكا، بشـأن قناة السويس، وأنه فيما إذا كان يتوقع إقفال قناة السويس فى يوم من الايام، وأنه من الممكن تحطيم هذه القناة بقذيفة أو قذيفتين ذريتين، وأنه فى هذه الحالة ستعود رأس الرجاء الصالح الى سابق عهدها كطريق الوصول بين الشـرق والغرب. وعلق وزير الخارجية بأن مسـتر دالاس لم يرد على سـؤاله فى ذلـك الوقـت، لكنـه الاَن يحـاول أن يواجه مشـكلة القنـاة. مضيفًا بأن حكومته سـتفعل ما فى وسـعها لأن تقدم المسـاعدات والتسـهيلات الممكنة والضرورية فى كل موانيها للسـفن المحولة اليها [63].

علـى أيـة حـال، ظـل الاتحاد مصرا على موقفه بشـان التأميم طيلة فـترة الأزمة. ولعل الخطاب المرفوع من مفوضية بريتوريا للخارجية المصرية فى 8 اكتوبر 1956 بشأن تصريحات المسـؤلين حـول موضوع تأميم شـركة قناة السـويس يؤكـد على هذا الأمر ويثبته. حيث يشـير بـأن التصريحـات قـد توالت على مدار يومى 5 و 6 اكتوبر من خلال وزير الخارجية إريك لو، فقـد صـرح بـأن الاتحـاد مهتم بالموقف الحاضر لمسـألة قنـاة السـويس، سـواء مـن وجهة نظر استقرار السلام فى منطقة الشرق الاوسط، أو من حيث المحافظة على اتفاقية عام 1888، والنظر فى نفس الوقت الى مصر باعتبارها طريق الدخول للقارة الافريقية، وأن الاتحاد ما زال عند رأيه من أن تأميم قناة السويس حق لمصر، ولا غبار عليه من الناحية القانونية، وإن كان فـى الوقـت نفسـه يـرى ضرورة المحافظة علـى تطبيق اتفاق سـنة 1888 التى لم تخالف مصـر نصوصها حتى الاَن، باسـتثناء ملاحة السـفن الاسـرائيلية التى لم تتخـذ الدول إجراء بشـأنها، مع العلم بأنها مشـكلة قائمة قبل التأميم. الأمر الذى جعل المفوضية تشـير بأن هذا

التصريح لا يخرج عن تصريحاته السابقة حول هذا الموضوع. مضيفة بأنه سبق وأن أرسلت للخارجية المصرية على لسان مصدر رسمى بوزارة الخارجية الجنوب افريقية بأن وزير خارجية الاتحاد طالب حكومات بريطانيا والولايات المتحدة وفرنسا وهولندا بأن تصرح بالمحافظة على تزويد اتحاد جنوب افريقيا بالكميات المعتادة من الوقود والبترول، وإبلاغ هذه الحكومات بأن التعليمات قد صدرت الى مصلحتى السكك الحديدية والموانى بتقديم كل التسهيلات للسفن التى حولت طريق ملاحتها إلى رأس الرجاء الصالح [64]. ويشير المرفق الأول للخطاب السابق لما نشرته جريدة الراند ديلى ميل فى 6 اكتوبر 1956 حول مطالبة حكومة الاتحاد للدول السابقة بتأمين إمدادات الاتحاد من البترول والزيت المطلوبين للموانى والسكك الحديدية، للمحافظة على مصالحهم فى الاتحاد، حتى تتمكن من تموين السفن العائدة من قناة السويس بالوقود اللازم بسبب ازمة القناة[65]. ويشير المرفق الثانى لما نشرته جريدة الستار فى 5 اكتوبر 1956 حول تأكيد وزير خارجية الاتحاد بضرورة المحافظ على السلام فى الشرق الاوسط منذ بداية أزمة قناة السويس، وأن الاتحاد عبر عن قلقه من الموقف من بدايته مطالبا بالرجوع لاتفاقية عام 1888[66]. وعلى هذا استمر موقف الاتحاد الرسمى مساندا بطريقة غير مباشرة لحق مصر فى مسألة التأميم، ليس حبا فى مصر، لكنه حفاظا على مصالحه الاقتصادية ومكاسبه الكبيرة من تصاعد الازمة لصالح طريق الرأس.

واستمرت مفوضية بريتوريا ترسل البيانات والتعليقات حول ردود فعل تأميم قناة السويس داخل الاتحاد بصفة مستمرة. حيث يشير خطاب الوزير المفوض أحمد توفيق خليل لوكيل الخارجية فى 11 اكتوبر 1956 بأنه قد رفع له قصاصات الصحف التى تحدثت عن الموضوع فى الفترة من 7-1 اكتوبر 1956[67]. وكيف كانت ردود الفعل الصحفية حول التأميم[68]. ويشير فى كتاب اخر فى ذات اليوم بأن صحف الاتحاد قد خلت فى الفترة الأخيرة من التعليقات حول مشكلة القناة، مكتفية بنشر أنباء هذه المشكلة انتظارا لنتائج اجتماعات مجلس الأمن. وأنها اكتفت بالإشارة الى تقارب وجهات النظر البريطانية الامريكية، والى اجتماعات حزبى العمال والمحافظين ببريطانيا، واجتماعات مجلس الامن، وتقارب الفريقين المتنازعين، والى عدم تغيير سياسة بريطانيا[69]. وفى خطاب اخر لمفوضية بريتوريا بتاريخ 12 اكتوبر 1956 نراها ترسل تقريرا اعده ملحق المفوضية حول اهم ما نشرته الصحف حول موضوع قناة السويس حتى 7 اكتوبر 1956 [70].

وفى هذا التقرير يشير ملحق مفوضية بريتوريا عادل محمد عبدالسلام بأنه قل اهتمام صحف الاتحاد أخيرًا بالتعليق على مشكلة القناة انتظارا لنتائج مباحثات مجلس الأمن. وقد نشرت صحيفة ستار فى 2 اكتوبر مقالا مهما يلخص موقف الاتحاد الرسمى من مسألة التأميم. حيث عبرت بأن وزير الخارجية اريك لو قال لمندوبى وكالة الانباء المتحدة بأن حكومة الاتحاد مهتمة بدرجة كبيرة بإقرار السلام فى منطقة الشرق الاوسط منذ أن بدأت أزمة قناة السويس، وكذلك بسريان اتفاقية 1888 لأن مصر تعتبر المدخل الرئيسى للقارة الافريقية. مضيفًا بأن قناة السويس ليست شريان الحياة بالنسبة لجنوب افريقيا بخلاف الحال بالنسبة لفرنسا وبريطانيا ونيوزيلندا واستراليا، وأن الاتحاد ليس من إحدى الدول الموقعة على اتفاقية 1888 لأنه لم يكن قد انشئ بعد. كما ذكر الوزير بأنه لا يرى عدم شرعية تأميم مصر لشركة قناة السويس المسجلة فى مصر، لكن كل ما يهم جنوب افريقيا هو أن تحترم اتفاقية 1888، وأنه الى الآن لم تمس هذه الاتفاقية، فيما عدا حالة منع سفن اسرائيل من المرور فى القناة، كما أن الدول الغربية لم تتخذ أي إجراء بشأن هذه الحالة حتى قبل تأميم شركة قناة السويس بسنوات. وأضاف أن السلطات المحلية بموانئ الاتحاد تعمل على تموين السفن المحمولة إلى طريق الكيب بالوقود والمواد الغذائية، وأنه لم تعطل سفينة واحدة من هذه السفن[71]. وثمة نتيجة مهمة يمكن أن نخرج بها، وهى أن مسؤولي الاتحاد كانوا ينظرون الى مصلحة دولتهم فقط، ولا يرون المسألة من وجهة نظر بريطانيا ولا فرنسا ولا حتى اسرائيل. واعتقد أنهم كقوميين أفريكانريين، يؤمنون بالانفصال عن بريطانيا وتكوين جمهورية مستقلة، كانوا يرون خطوة عبدالناصر خطوة شرعية لا غبار عليها، وأن مشكلة المرور الاسرائيلى كانت قبل التأميم وليس بعده.

واعتقد أن الكتاب الذى ارسلته مفوضية بريتوريا للخارجية المصرية فى 16 اكتوبر 1956 يصب فى استفادة البحارة والفنيين الجنوب افريقيين من الازمة. فقد أرسلت المفوضية طلبات كثيرة من المرشدين الجنوب افريقيين الذين يطلبون العمل بقناة السويس طيلة شهر سبتمبر 1956 لدرجة أنه من كثرتها تلقت كتابا من المهندس محمود يونس، العضو المنتدب لهيئة ادارة القناة، بإيقاف استلام اى طلبات جديدة، وارسال ما تجمع لدى القنصلية من طلبات سابقة للاحتفاظ بها لدى الهيئة، مرسلا الطلب الذى تقدم به الكابتن دونالد وليام ويكس للعمل كمرشد تحت نظام الكولونيل الرئيس عبدالناصر[72]. بل يشير خطاب سيف الدين لوكيل الخارجية فى 1 اكتوبر 1956 بشأن طلب هيئة ادارة قناة السويس موافاتها بما تجمع لدى المفوضية من طلبات المرشدين حتى ذلك الوقت، مرسلا له بعض الطلبات، ومنها

طلب سكولمر وانه يقيم فى روديسيا الجنوبية، وانه تعلم العلوم البحرية فى المانيا، وحصل على شهادة الماجستير سنة 1937، وانه من مواليد المانيا، وان له خبرات مميزة فى هذا المجال، وحصل على شهادات ارفقها بالطلب تشير لإمكانيته قيادة اى سفينة وفى اعالى البحار، وانه عمل فى اهم الشركات البحرية العالمية [73]. وكذا الطلب المقدم من السيد رود السكرتير الفخرى للجنة المرشدين بجنوب افريقيا، الذى طلب موافاته بشروط استخدام المرشدين بقناة السويس، ومعيار المرتبات، لانه يرغب فى الحصول على وظيفة فى قناة السويس[74]، ليؤكد على أن قطاعا عريضا من مواطنى جنوب افريقيا قد عرضوا خدماتهم على الادارة المصرية للعمل فى تسيير حركة السفن داخل القناة، ولم يلتفتوا للمواقف المتعارضة داخل الاتحاد بشأن الموضوع. وهذا ما يدلل على أن الاتحاد كان أكثر الدول استفادة من أزمة قناة السويس على كافة المستويات.

المحور الرابع -موقف المعارضة البيضاء من التأميم

اعتقد ان الموقف الرسمى للاتحاد المؤيد لما قامت به مصر فى موضوع التأميم لم يتغير إلا فى المسائل الأمنية فقط. حيث اشارت احدى الدراسات بان ما حملته جريدة دى برجر، وهى تعبر عن الهتافات التى خرجت تحيى عبدالناصر ونهرو وخرتشوف، هو الذى جعل زير الدفاع، ارازموس يعود لموضوع التأميم في خطابه يوم 18 أغسطس، ويحذر من الاختراق الشيوعى للقارة، وانه يرغب فى تعاون عسكرى مع الغرب لتأمين مصالح جنوب افريقيا [75]. وفيما عدا ذلك فقد استمرت القيادات الافريكانرية والحكومية تعتبر ما حدث مسألة داخلية لا شأن للاتحاد بها.

بالمقابل فإن ذوى الأصول البريطانية راحوا يشنون حملة على حكومتهم وعلى التأميم وعلى المواقف الدولية المتخاذلة ضده. ومثلما تابعت المفوضية موقف الاتحاد الرسمى، تابعت المواقف الرافضة للتأميم ووثقتها. ففى احدى خطاباتها تشير الى ما نشرته صحيفة بريتوريا تعليقا عن القناة فى 24 سبتمبر، حيث ذكرت بأن قرار بريطانيا وفرنسا بإحالة النزاع الى مجلس الأمن ليس بغريب بالنسبة لتطور الموقف، وأنه من الصعب تجنب أو تجاهل ما أظهرته الدول الغربية من معالجتها للموقف بطرق غير عادية. وأنه إذا كانت القوة قد استعملت فى الحال لفرض الادارة الدولية على القناة، كان من الممكن أن تتورط الدول الغربية فى مساوئ كثيرة خطرة. وبما أن تأميم القناة جاء كحالة واقعية أمام بريطانيا وفرنسا، فلم يبق أي احتمال لاستعمال القوة أمام سلسلة التراجع التى جعلت عرض النزاع على مجلس الأمن أمر لا مفر منه. وقالت بأن الحقيقة الصعبة هو أن بريطانيا وفرنسا باعتبارهما حاميتين للمبادئ

والمثل الدولية، فانهما لا يستطيعان تجاهل المبادئ، وقد ورطتا أنفسهما في الموضوع [76].

وفى نفس السياق أخبرتنا بما نشرته صحيفة ستار فى 24 سبتمبر تعليقا على الموقف، فقالت بأن طلب حكومتى فرنسا وبريطانيا بدعوة مجلس الامن لاجتماع عاجل قد زاد الموقف تعقيـدا مـن أن فكـرة الالتجاء الى منظمـة الامم المتحدة كانت ضمـن محادثات مؤتمر لندن لمواجهة موقف مصر برفضها قبول الاقتراحات بشأن الادارة الدولية للقناة. على أنه يبدو أن الخطوات التى تتخذها حكومتى بريطانيا وفرنسا تضعف من موقفهما بالنسبة لهذه المشكلة، واضافـت الصحيفـة بـأن جمعية مسـتعملى القناة لن تبلغ كثيرا من أغراضها إذا لم تتمسـك دول هذه الجمعية بعدم دفع رسوم المرور الى الادارة الجديدة للقناة. كذلك اذا لم تصر هذه الدول على مرور سفنها بواسطة مرشديها. وأضافت بأن كل من بريطانيا وفرنسا تريان بأن مجلس الأمن لا شـأن له بجمعية مسـتعملى القناة التى تهم دولاً معينة بذاتها، وليس لمجلس الامـن أن يحضـر الموضـوع لبحث العواقـب الناتجة من الفعـل الفردى بتأميم القنـاة، والغاء الادارة الدوليـة. وقالـت الصحيفـة بأن الطريقة التى تعمل بها منظمة الأمم المتحدة قد تكون فـى صـالح مصر وتؤيدها مـا لم تتكاتف الدول الغربية مع بعضها. ونشـرت الصحيفة فى 26 سـبتمبر مقـالاً لاحـد كتابها قال فيـه بأنه بينما تتجـه انظار العالم نحو محادثات السـويس، فإننا نجد أن أهم تطورات الموقف فى الشـرق الاوسـط ليسـت فى القاهرة، بل فى السـودان والاردن والعراق وسـوريا ولبنان. وأن الدول الغربية فى إمكانها الاسـتغناء عن قناة السويس، ولكـن الزيـت وخطـوط انابيبـه الموجـودة بالـدول العربية هى مـن الضروريـات الحيوية لبقاء اوروبـا. وفـى نفـس الوقت فإن تأميم الرئيس عبدالناصر لقناة السـويس قد زاد من تماسـك الدول العربية مع مصر، مما زاد اعتقاد هذه الدول بقرب الوحدة العربية. مضيفا بأن بعض رؤسـاء الـدول العربية يشـكون من أن الرئيس عبدالناصر لمِ يستشـرهم قبـل تأميمه القنـاة، مما أدى الى تورط دولهم فى هذه المشكلة. ذاكرا بأنه إلى الآن لا توجد صعوبات بين شركات الزيـت وبـين الحكومات العربية المنتجة له، وإن كان رؤسـاء هيئة الـدول قد بدأوا يتوقعون أن تجـبر شـركات الزيـت علـى ان تعدل من نظمها وتحسـن اعمالها فى البـلاد العربية. ونتيجة لذلـك جـرت عـدة زيارات بين رؤسـاء الدول العربيـة، وان الرئيس شمعون والملك حسـين قد اقترحا اجتماع جميع الدول العربية [77].

ومـا نشـرته صحيفـة بريتوريـا تعليقـا علـى تصريـح وزيـر مالية الاتحـاد اثنـاء زيارته لإنجلـترا يقـدح فـى اسـتفادة الاتحـاد الاقتصادية. فحينما عـبر بأن جنوب افريقيـا لا تتأثر بطريـق مباشـر مـن مشـكلة القناة، قالـت الصحيفة بأنه فـى الوقت الذى تـزداد فيه خطورة

الموقف فى قناة السويس فإن أعضاء الحكومة الحالية يتبعون سياسة التجاهل. ومثال ذلك اريك لو وزير الخارجية ومستر نود وزير المالية. فقد علقت الجريدة بان الوزيرين يناقضان نفسيهما بإدراكهما الى اى درجة تعتبر جنوب افريقيا مهتمة بهذا النزاع، ولكن يمكن تفسير تصريح اريك لو بأن الاتحاد غير مهتم بالموضوع من الناحية السياسية فقط. وأن انجلترا هى التى يهمها الموضوع، وإن كان ذلك هو ما أراده وزير المالية فانه يكون بذلك قد اخطأ. وأن الرئيس عبدالناصر متفق مع وجهة نظر جنوب افريقيا بأن مصر والقناة والشرق الاوسط يكونون المدخل الشمالى لافريقيا، وأنه إذا ما اصبحت القناة تحت الادارة المصرية فقط، فانه من المشكوك أن يتوقف عبدالناصر عن تحقيق اَماله فى انشاء الامبراطورية العربية، وأنه إذا ما تم له ذلك فلن يكتفى به، بل سيتجه نحو جنوب القارة. منتقدة موقف الحكومة القائمة بأنها رغم تلك المخاطر ترى أن الأمر لا يهمها فى شيئ[78]. وثمة نتيجة يمكن ايجازها هنا، وهى اعتبار المعارضة لموقف الحكومة الاتحادية بأنه يساند عبدالناصر ويدعمه ويقف معه على قدم واحدة، وأن تحذيرها من طموحات عبدالناصر الاقليمية كان لإفاقة اعضاء الحكومة وارجاعهم عن المضى قدما فى موقفهم.

وعلى هامش فشل بعثة منزيس أشار خطاب مفوضية بريتوريا للخارجية المصرية فى سبتمبر 1956 الى التقرير الذى اعدة عادل محمد عبدالسلام الملحق بالمفوضية حول اهم ما نشرته صحافة الاتحاد حتى يوم 14 سبتمبر 1956[79]. حيث استعرض الملحق المصرى فى بريتوريا اهم ما نشرته صحافة الاتحاد تعليقا على مشكلة قناة السويس، وذلك بعد فشل لجنة منزيس فى مباحثاتها فى القاهرة. حيث علقت صحيفة الصنداى تايمز فى15 سبتمبر 1956 على فشل تلك المباحثات بانه أوجد مركزا حرجا لبريطانيا. لكنها خشيت من أن فشل الوسائل الدبلوماسية سيؤدى الى استعمال القوة. وأنه اذا لم يصل اطراف النزاع الى حل فى الايام القليلة القادمة فإن الموقف سينتهى الى احد طريقين: وهو إما عرض المسالة على هيئة الأمم المتحدة، وإما أن يتم غزو مصر من قبل بريطانيا وفرنسا. وأن خيار الحرب غير محبذ، وأنه من المرجح عرض الموضوع على الامم المتحدة. وأن قيام مصر بمنع سفن اسرائيل من المرور بالقناة جعل مجلس الأمن ينتقد مصر بشدة، وأن وجود البترول فى الشرق الاوسط جعل مهمة بريطانيا متعلقة بالمحافظة على القناة، وأن القوة هى السبيل الوحيد لفض هذا النزاع. وأن استعمال القوة سيخلق مشاكل جديدة، بحيث أنه اذا استولت الدول الغربية على القناة، فإن ذلك لن ينهى النزاع، إذ أن قوات هذه الدول ستتعرض الى أعمال التخريب وأعمال الفدائيين التى لا نهاية لها، وأن بريطانيا ستضطر فى هذه الحالة الى احتلال مصر

كلها وليس منطقة القناة فحسب. وأن هذا سيجعل الدول العربية تقف الى جوار مصر مما يدعمها فى مقاومتها، وأنه قد تثور البلدان العربية التى يوجد بها بترول، وبالتالى لا يمكن تأمين مصالح الغرب إلا باحتلال كافة دول الشرق الاوسط، وانه هذه هى المعضلة التى تواجه انتونى ايدن، ويحاول أن يوجد لها حلولا سلمية [80]. وبالتالى قدمت لنا المفوضية سيناريوهات مختلفة على لسان المعارضة من ذوى الاصول البريطانية، كانت الادارة المصرية فى حاجة لها لتأكيد تقديراتها للموقف، او للتخديم على سياسات معينة تتبناها.

وفى نفس السياق تخبرنا جريدة ستارز فى عددها بتاريخ 11 سبتمبر 1956 بتعليقها على فشل بعثة منزيس، بأن بريطانيا وفرنسا والدول البحرية الاخرى التى تتأثر مصالحها بقناة السويس عملت على إيجاد تسوية للمشكلة مع الرئيس عبدالناصر. وأنه مع ذلك فشلت المباحثات لأن عبدالناصر لم يرض بأن يتزحزح خطوة واحدة عن مبدأ السيادة الاقليمية للدول على أراضيها ومياهها. رغم اعترافها بأن هذا المبدأ لم يكن هو السبب الفعلى لأزمة قناة السويس، وأن رفض بريطانيا وامريكا تمويل السد العالى هو السبب الحقيقى للازمة. وتساءلت الصحيفة عن الخطوات التالية لحل المشكلة، فقالت بأن الاتجاه الدولى يميل نحو السلام، وأن بريطانيا وفرنسا لن تتجاهلا ميثاق الامم المتحدة إذا ما استعملتا القوة. ونشرت الجريدة بتاريخ 12 سبتمبر 1956 بأن الحزب الاتحادى سيطلب من المسؤولين الاتحاديين بأن ينظروا بعين الاعتبار الى مصالح جنوب افريقيا فى القناة، والعمل على تأييد الدول الغربية من جميع النواحي، نظرا لأهمية جنوب افريقيا إذا اغلقت القناة وحولت السفن الى طريق الكيب. كما نشرت الصحيفة فى 14 سبتمبر معلقة على المشكلة، فقالت بأنه بعد رفض مصر مقترحات مؤتمر لندن فإن امريكا وبريطانيا وفرنسا قرروا تكوين جمعية من الدول المستعملة للقناة كحل منطقي للمسألة، وهو ألا يترك لمصر وحدها حق إدارة هذا المرفق، وأن الدول الغربية تؤكد على حق الدول فى المرور بالقناة عملا بمبدأ حرية الملاحة الدولية بدون تدخل المصريين. وأنه كما كان متوقعا فإن مصر اعتبرت هذه الخطوة عملا عدائيا، وخاصة امريكا، وأن ذلك يؤدى الى حرب، وأن القتال سيبدأ بمجرد منع السفن من المرور طبقا لتعليمات هذه الجمعية الجديدة. حيث أوضح دلاس وزير خارجية امريكا بأن بلده مشتركة فى هذه الجمعية، لكنها لن تستخدم القوة لتحقيق أغراض الجمعية، وأنها ستحول سفنها الى طريق الكيب. وأن جنوب افريقيا ستلعب دورا مهما، وأنه يجب أن تكون مستعدة لتحمل المسؤولية، وانها لا يمكن أن تبقى على سياسة العزلة عن الدول الاخرى[81]. وخلاصة ما سبق أن المعارضة راحت عبر جرائدها تشرح للحكومة الاتحادية فوائد الانضمام للغرب

فى موقفه، وأن سياسة الحياد التى تتبناها لن تجد نفعا.

وما نشرته صحيفة بريتوريا تعليقا على الموقف يبين بأن ملامح استخدام القوة من قبل بريطانيا وفرنسا كانت معروفة قبل أن تستخدم، وأن وثائق المفوضية المصرية ببريتوريا لعبت دورا مهما فى فضح هذا السيناريو. حيث قالت بأن الضغط قد قل بشأن القناة بعد خطبة انتونى ايدن فى مجلس العموم بضغط حزب العمال عليه لعرض النزاع على الامم المتحدة. وهو ما جعل إيدن يصرح بأنه سيعرض الموضوع على الامم المتحدة فى حالة الضرورة، وقبل ان تقدم الدول الغربية على استعمال القوة ضد مصر. وأضافت بأن الجمعية المقترحة للدول المستعملة للقناة لا يمكن أن توصف بأنها عمل عدائى، ولكن يعاب عليها اللهجة والطريقة اللتان قدمت بهما، والتى كان من المحتمل أن تقبلهما مصر لو لم تقدم كذلك. ونشرت الصحيفة تصريحا لسفير فرنسا بالاتحاد قال فيه، بأنه لن تكون هناك حرب مع مصر، ولكن فرنسا وانجلترا قد تضطران الى احتلال منطقة محدودة من الأراضي المصرية لحماية مصالح الفرنسيين والانجليز هناك، على أنه ليس لديهما أي تفكير فى التدخل للحد من سيادة مصر على أراضيها او التدخل فى نظامها الحالى. ونشرت تعليقا على اتحاد مستعملى القناة تحت عنوان السويس وخطر الحرب، قالت فيه بأن الخطة التى وضعها ايدن ومولييه رئيس وزراء فرنسا، لتكوين الجمعية، لها بعض المزايا فى نظر الدول الغربية وجنوب افريقيا، ومن ذلك بأن الولايات المتحدة ما زالت متحالفة مع بريطانيا وفرنسا فى ضغطهما على مصر، وأنه رغم انتقاد المصريين لهذه الخطوة باعتبارها خرقا للقوانين والاتفاقيات، فإنها من نفس نوع العمل الذى قام به عبدالناصر بتأميم القناة، على أن شبح الحرب كان فى مخيله كل متتبع للحرب الباردة القائمة بين فرنسا وانجلترا من ناحية وبين مصر من ناحية اخرى. وأن الخلاف يرجع الى تمسك كل من الطرفين برأيه، فى حين أن الموضوع له زاوية اخرى، وهى اثر سياسة فرنسا وانجلترا تجاه الدول العربية، وما يتبعه من فقدان هيبة واحترام كل منهما. وأنه إذا نشبت الحرب ستقف الدول العربية المنتجة للبترول الى جانب مصر، وسترتفع أصوات دول آسيا والصين الشيوعية لتأييدها، واذا ما هزمت مصر فى حرب، فإن ذلك لن ينهى النزاع، لأن كثير من الدول الاسيوية الموالية لمصر لها مصالح كبيرة فى القناة، ولذا فإنه من الضرورى ألا تفقد الدول الغربية كل ما لديها من وسائل المفاوضة قبل أن تقدم على مثل هذه الحرب[82]. واعتقد ان هذه الوثيقة تفضح ما كان معلوما ومجهولا بشأن الحرب من قبل، وتشى بأن مكاتبات المفوضية المصرية ببريتوريا كانت أحد أدواتها فى كشف ما يدور هناك، وما هو مسرب لصحافتها الانجليزية والافريكانية على السواء.

وفـى نفس الاطـار نقلت لنـا المفوضيـة مـا نشـرته صحيفة الرانـد ديلى ميـل نقلا عن السياسى الانجليزى جيمس كاميرون وقوله، بأنه من الصعب على عبدالناصر أن يمنع مرور البـترول بالقنـاة، لأن ذلك قد يسـيء الى العلاقات بينه وبين الـدول العربية التى تعتمد على بيـع موردهـا الوحيـد الى الغـرب. وفـى مقابل ذلك علقـت الجريدة بأن الرئيـس عبدالناصر اوجـد لجنـة منزيـس والـدول الغربية فـى حالة من التوتر لمدة أسـبوع، فما الذى تسـتطيع ان تفعله الدول الغربية أن تتخذه حيال مصر؟ خاصة وأن إحالته الى الامم المتحدة سيطيل أمد هذه المشكلة، فهل من حلول سريعة لها؟ مشيرة لحالة مصر الاقتصادية، وأنها غير مطمئنة، وانه اذا فشـلت الدول الغربية فى حل المشـكلة دبلوماسيا، فما عليها إلا أن تستعمل الجزاءات الاقتصاديـة، ولكـن إذا مـا لجـأت الـدول الغربية الى هذه الوسـيلة الاخيرة، فـإن ذلك معناة انتهاء جميع المعاهدات والاتفاقيات التجارية الدولية مع الدول العربية[83].

ومـا نشـرته صحيفـة رانـد ديلى ميل فى الأول من أكتوبـر 1956 يصب فى الخلاف مع شـخص عبدالناصـر ويقلـل من اهمية الاسـتفادة الاقتصادية. حيث ذكـرت بأن حركة تحويل السـفن مـن قناة السـويس الى طريق الكيب سـتضم سـفن الـركاب الكبيرة التى تسـافر بين اوروبـا واسـتراليا علـى أن الاحصائيات تـدل على أن معظم ناقلات البترول وسـفن البضاعة لمختلـف الـدول مـا زالـت تمر فى القنـاة بصفة معتادة، وأن هنـاك شـركات ملاحيـة قليلة قد حولـت سـفنها الى طريـق الكيب فى انتظار الوصول الى حل مشـكلة القنـاة. وقد عبر خبراء الشـحن بأنهم لا ينتظرون أن تعلن شـركات اخرى عن تحويل سـفنها الى طريق الكيب. كما نشـرت الصحيفـة فـى 4 نوفمـبر 1956 تعليقـات علـى المشـكلة فقالـت بأنه منذ أن اسـتولى الرئيـس عبدالناصـر علـى القنـاة ظلت فـى حيازته، وهـذا امـر واضح للعالم اجمـع. وأنه إذا كان عبدالناصـر سـيعمل علـى امتـداد هذه الازمـة، فانه يهدد بذلـك اقتصاديات مصر. هذا وقد استفادت دول العالم من القناة، إذ انها دأبت على إرسال سفنها الى قناة السويس منذ مدة طويلة، ولم تكن هذه الدول تفكر فى اى طريق اَخر، وذلك لعدم شكها فى حرية الملاحة فى القناة. وأنه كان اول تهديد لحرية الملاحة هو منع السفن اسرائيل من المرور، وأن تأميم عبدالناصـر للقنـاة اضعـف مـن سمعتها التى لـن تعـود إلا بالوصول الى حل يضمـن إدارتها دوليـا. وأنـه إذا نجـح عبدالناصر فى أغراضـه، فإنه يكون بذلك قد خلـق طريقًا أخرا لمرور السـفن، وهو طريق الكيب. وهذا سـيكلف نفقات كثيرة. كما سـيؤدى الى بناء بواخر وناقلات بترول ضخمة، على انه يتضح يوما بعد يوم أن الرئيس عبدالناصر يود السيطرة على الملاحة البحرية فى الشـرقين، الاوسـط والاقصى. وقالت الصحيفة بأنه لا يوجد إلا حل واحد لمشكلة

القناة، وهو الوصول الى اتفاق يحمى مستقبل القناة كمؤسسة دولية، وأنه يمكن الوصول الى هذا الحل بإحدى طريقتين: إما بالمفاوضة، وإما باستعمال القوة. ولكن الافضل هو أن تجد الدول طريقها الى المقاومة. وأنه طالما ليس هناك حل للمسالة فإن الالتجاء الى القوة يعتبر خطرا فى حد ذاته [84]. بما يدلل على ان المعارضة البيضاء لتوجهات الحكومة بخصوص التأميم، ظلت تعرى موقف الحكومة وتشرح ملامح الازمة، وتحشد الآراء المعارضة لسياسة عبدالناصر محليا ودوليا، وتكشف المزيد عن سيناريوهات الحرب.

وأحسب أن خطاب الوزير المفوض لوكيل الخارجية المصرية فى 12 فبراير 1957، وقوله بأن الحزب المتحد، وهو اقوى احزاب المعارضة البرلمانية، قد انتقد فى مجلس النواب فى جلسته المنعقدة بتاريخ 10 فبراير 1957 السياسة التى اتبعتها حكومة الاتحاد بشان قناة السويس، يوضح بأن هذا الحزب هو رأس الحربة الرئيسى فى رفض خطوة عبدالناصر بشأن التأميم. بل ان ما قام به عضواه دورانت وستين، كنواب داخل البرلمان الاتحادى، يلخص معارضة الحزب لموقف الحكومة الاتحادية بشأن التأميم. حيث يشير الخطاب بأنهما كانا من اشد المهاجمين لوزير الخارجية اريك لو. حيث استفسر ستين عن السبب الذى دعا اريك لو الى التصريح بأن الحكومة لا تنوى التدخل بصفة مباشرة فى موضوع تأميم القناة. وهاجم السيد دورانت موقف الحكومة وبأنه تسبب فى اغفال دعوة الاتحاد لحضور مؤتمر لندن الخاص ببحث تأميم القناة. فى حين راح افراد من المعارضة الاخرين يتحدثون عن اتفاقية القسطنطينية 1888 وبأنها تضمن حرية الملاحة فى القناة[85]. ونخلص من ذلك بأن حركة المعارضة البيضاء كانت رافضة لمسألة التأميم، ورافضة لموقف الحكومة الرسمى من المسألة ومهاجمة لها.

السؤال الذى يطرح نفسه: هل كانت كل المعارضة للنظام الحاكم فى جنوب افريقيا ترفض ما قام به عبدالناصر وتحرض عليه؟ الاجابة نجدها فى الرسالة التى بعثت بها مفوضية بريتوريا لوكيل الخارجية الدائم فى 7 اكتوبر 1956. حيث تشير بأن المؤتمر الوطنى الهندى بجنوب افريقيا قد تضامن مع مصر فى مسألة قناة السويس، وذلك فى اجتماع عقدته عدة هيئات أعلنت هذا التضامن بمدينة جوهانسبرج فى 3 سبتمبر 1956 [86]. ونقلت عن احدى الصحف فى 29 سبتمبر قولها تحت عنوان عبدالناصر أوحى الى الهنود بجنوب افريقيا، بأن الهيئة التنفيذية لمؤتمر الشباب الهندى المنعقد فى مقاطعة الترانسفال بعثت تحياتها الحارة الى شباب وشعب مصر فى نضالهم العظيم ضد الاستعمار. وصرحت بأن هذا المؤتمر يؤيد نضال شعوب افريقيا، كما أضافت تحذيرا الى للدولة الفرنسية بأن

القـوة لا يمكـن أن تقـف فـى سـبيل الحرية[87]. واعتقـد أن الدعم الـذى قدمته مصـر للحركة الوطنيـة الافريقيـة جعـل المعارضة البيضاء تكن العداء لعبدالناصـر خلال تلك الأزمة. حيث رأت ضرورة كسـره حتى لا يشـجع الوطنيين الافريقيين، وبالتالى تنكسـر هيبة الغرب وجنوب افريقيـا فـى القـارة الافريقيـة[88]. وثمـة نتيجـة يمكن قولها فى هـذا الامر، وهـو أن المعارضة المؤيدة لقرار التأميم تمثلت فى التنظيمات غير البيضاء، سواء هندية او افريقية او ملونين. أمـا المعارضـة البيضـاء من ذوى الاصـول البريطانية فكانت رافضـة للتأميم على طول الخط ومهاجمة للموقف الرسمى المحايد للاتحاد.

المحور الخامس- موقف الاتحاد من حرب السويس

في 29 أكتوبـر 1956 هبطـت قـوات المظليـين الإسـرائيليين فـى عمق الارضـى المصرية بسـيناء، فنشـبت مـا سـمـى بمعركة السـويس او العـدوان الثلاثـى[89]. حيث شـاركت بريطانيا وفرنسـا اسـرائيل فى هذا العدوان بحجة وقف الأعمال العدائية بين إسرائيل ومصر، وبزعم الدفاع عن قناة السـويس من توقف حركة المرور، وضرورة منع تأميم مصر للقناة، وإنشـاء نظـام لهـا يضمـن المسـتقبل[90]. وكانت مغامرة السـويس الفاشـلة عام 1956، حسـب تسـمية البعض، قد وحدت كل إفريقيا مع آسيا والعالم العربي، رفضا لهذه الحرب [91]. بل اثار التدخل الأنجلـو فرنسـي بعـد الغزو الإسـرائيلي، العواطـف العنيفة لشـبه القارة الهنديـة. في كل من الهند وباكسـتان، واعتبروه عدوانا عاريا. بل كان لا يوجد أحد في الهند على اسـتعداد للنظر أو الحكم على العمل في سياق السياسة الخارجية البريطانية. مما جعل نهرو يعبر فى مذكرته الرئيسـية للأمـم المتحـدة بأن العمل الفرنسـي البريطانى يعـد انتهاكًا لميثـاق الأمم المتحدة، وهجمـة علـى المبـادئ الـتي وضعتهـا باندونـج[92]. وهو الأمـر الذى جعـل المجموعـة الأفريقية الآسـيوية تتخذ موقفا مؤيدا لمصر في الأمم المتحدة. فلم تصوت هذه الدول على وقف إطلاق النـار فحسـب؛ بـل طالبوا القـوات الأجنبية بأن تنسـحب من مصر[93]. مع انـه داخل بريطانيا نفسـها كان هناك 15 امتناعًا متعمدًا من قبل المحافظين في 6 ديسـمبر 1956 ضد انسـحاب القوات من منطقة القناة [94].

لكـن مـا يعنينـا هنـا هـو موقـف اتحاد جنـوب افريقيـا من حـرب السـويس ومعالجاته لنتائج مواقفه منها. حيث تشـير احدى الدراسـات بأنه حينما حدث الغزو الإسـرائيلي لمصر عاد اهتمام الاتحاد بمنطقة الشـرق الاوسـط وقلقه. لكن حكومة جنوب افريقيا لم تقل شـيئا بخصوصها. واقتصر الأمر على التعليقات الصحفية فى تبرير التصرفات الإسـرائيلية. حيث

ارتبـط موقـف الصحافة الجنوب أفريقية من الإسـرائيليين بالتعاطف معهم. قائلة بأن الغزو جاء نتيجة للاسـتفزاز الذي تعانيه إسـرائيل من أنشـطة مصر. وفسـرت هذه الدراسـة بأن هـذا قـد ارتبـط بقوة الجالية اليهودية فى جنوب افريقيا وعددهـا الذى يبلغ 110،000، وأن نفوذهم الاقتصادي والمهني والثقافى كان كبيرا. وأن العداء الافريكانى لهم بدأ يتغير منهم شيئا فشيئا بعـد سـنة 1948. وأنه علـى الرغم من أن الغـزو الإسـرائيلي كان خرقا للقانون الدولي الا أن الصحافة الناطقة بالانجليزية اعتبرته بسـبب عناد مصر. بل لم يقتصر الأمر علـى الصحافة فحسـب، بـل حظيت بالدعم الرسمـى الحكومى. فعندما رفضت إسـرائيل في بدايـة في عام1957 الامتثـال لقرارات الأمـم المتحدة، وطرح فرض عقوبـات عليها من داخل الامم المتحدة، صدرت الاوامر لوفد جنوب افريقيا بالتصويت ضد القرار. ورصدت الدراسة ايضـا موقـف جنوب افريقيا عندمـا صدر الانذار الانجليزى البريطانـى، بأن اريك لو رفض التعليـق حـول الوضع في الشـرق الأوسـط، وقال بـأن الاتحاد لم يتم ابلاغه مـن قبل الحكومة البريطانيـة او التشـاور معه بشـأن هذا الانذار.لكنها رصدت اجتمـاع مجلس الوزراء الاتحاد كاملا في بريتوريا في 5 نوفمبر 1956، ومناقشته للوضع الخطير الحادث في الشرق الأوسط. وانـه عقـب هـذا الاجتمـاع أصدر وزير الخارجيـة بيانًا حدد فيـه اهتمام الحكومـة ودورها في الأزمة، مستعرضا موقف الاتحاد منذ التأميم الرافض للتدخل فى امور الشرق الاوسط[95].

وبالمقابـل فـإن الحزب الاتحادى حينما شـاهد الغرب يرى فى العمل المصري كجزء من حملـة معاديـة مـن وحي السـوفيت، ونـددوا بالرئيـس ناصر واعتـبروه ديكتاتورا فاشيا، وأنه بمثابة مخلب قط للكرملين، راح زعيمه شتراوس يطالب الحكومة الاتحادية بأن تتخذ موقفا صريحـا إلى جانـب أصدقـاء جنـوب أفريقيـا في الخارج. وإعـلان تضامنها مـع أولئك الذين يهدفون الى الحفاظ على قناة السويس كممر مائي دولي مفتوح، وألا يخضع لأهواء ديكتاتورية تعسـفية، يقصـد عبدالناصـر، تعـود إلى أسـاليب الفاشـية، ويسـتخدم راديو الدولـة المصرية مطالبا لشعوب الافريقية بالتخلص من نير الإمبريالية . وانضم كبار المتحدثين باسم الحزب المتحـد والصحـف الناطقـة بالانجليزيـة فى تذكير الحكومـة بالبيانات والالتزامـات المتعاقبة التي أدلى بها قادتهم امثال مالان وستريدوم. راصدين تأكيد إيرازموس بأن اهتمام الاتحاد العميـق بـأي تطـورات يحتمـل انها تضعـف الموقف الغربي في الشـرق الأوسـط، وبالتالي يؤثر سلبًا على أمن جنوب إفريقيا. ولعل أحاديث ارازموس بعد حرب السـويس فى جريدة الستار واللندن ديلى تليجراف فى 23 نوفمبر و18 ديسمبر حول ضرورة قيام تحالف دفاعى خاص بجنـوب افريقيا، يشـى بمحاولـة الاتحاد للتقارب مع الغرب من جديـد، والتكفير عن الموقف

خـلال فـترة الازمة. غير ان السـويس قدمت للقوميـين الضربة القاضية المعادية للاسـتعمار القديم. وأثار رأي الحزب المتحد الكثير من الآثار المترتبة على زيادة استخدام طريق الكيب . وثبت لمسؤولي الاتحاد ان اتحادهم يشارك في التطورات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية في جميع أنحاء العالم[96].

ومثلمـا فعلـت الادارة المصريـة مـن قبـل، راحـت المفوضية المصريـة فـى بريتوريا تتبين المواقف بشأن الحرب الناشبة فى قناة السويس. وفى هذا الاطار يشير خطاب الوزير المفوض سـيف انور فريد لوكيل الخارجية المصرية بتاريخ 21 ديسـمبر 1956 بأن الحالة فى الشـرق الاوسـط ملبـدة بالغيوم بعد انسـحاب القوات البريطانية والفرنسـية من القنـاة، وانه لازالت الحالـة فـى القنـاة يسـودها التوتر. فالمشـكلة ظلت قائمة تقـض مضاجع الـدول الغربية التى تعتـبر القنـاة عصب الحياة الاقتصاديـة. ورأت القنصلية بأن امريكا عن طريق الامم المتحدة هى التى ضغطت لانسـحاب تلك القوات من مصر، وأن مسـئولية الامن فى الشـرق الاوسـط ستقع منذ هذه اللحظة على عاتقها، وانه لا يمكن للبوليس الدولى مواجهة الحالة هناك لقلة اعـداد افـراده. ناقلا ما نقلته الصحف الجنوب افريقية بشـأن علاقـة امريكا بدول باندونج، وأن التقـارب الهنـدى الامريكـى سـيقود الى أن تكـون افريقيـا هـى الثمـن، وأن أمريكا تتجه لإقامـة علاقـات جيـدة مع دول الشـرق الاوسـط، وأن التقارب مع دول باندونـج يقود الاتحاد للتشـكك فـى نوايـا امريكا التوسـعية فـى افريقيـا[97]. وبالتالى نسـتخلص امريـن: اولهما، أن موقف الاتحـاد المؤيد للانسحاب البريطانى من قناة السويس والقلق بشأن الوضع فى الشرق الاوسـط، يقـول بـأن الاتحـاد الرسـمـى كان رافضا للحرب وغير مؤيد لهـا. ثانيهما، أن الدور الـذى لعبتـه الولايـات المتحدة الامريكية فى الانسـحاب البريطانى الفرنسـى مـن القناة كان واضحا، وأن وثائق المفوضية كانت قارئة جيدة لهذا الامر.

واعتقـد ان خطـاب مفوضيـة بريتوريـا فـى 5 ينايـر 1957 والـذى يشـير الى التصريح الـذى ادلى بـه اريـك لـو قبل مغادرته الولايـات المتحدة الامريكية فى 5 ديسـمبر 1956، بأن انسـحاب القـوات البريطانيـة الفرنسـية من قناة السـويس قـد خفف الازمة، يصـب فى هذا الرفـض لقـرار الحـرب واعتقد ان مـا اورده الخطاب بشـان رفض حكومة الاتحاد المسـاهمة فى مصاريف أعمال تطهير قناة السويس، وابلاغه الامم المتحدة بذلك، يأتى ردا على كتاب داج همرشـولد سـكرتير الامم المتحدة بطلب مسـاهمة الاتحاد فى مبلغ الـ 10 ملايين جنية المخصصة للتطهير. ويشرح وزير الخارجية مبرراته للرفض بأن الاتحاد لم يكن ضمن الدول التى وقعت على قرار الامم المتحدة المتعلق بتطهير القناة، وأن الاتحاد لا يسـعه المشـاركة فى

ذلـك. ودلـل اريـك لو على أن الامم المتحدة ليسـت فى حاجة لجمع هـذا المبلغ، خصوصا وأن انجـترا وفرنسـا عرضتا منـذ 26 نوفمبر 1956 القيام بتطهير القنـاة على نفقتهما الخاصة تحت اشراف الامم المتحدة. ورات المفوضية بأن موقف الاتحاد هذا يتماشى مع سياسته فى الابتعـاد عـن كل مـا يمس مشـكلة قناة السـويس، وانها لا تجد معنى للمسـاهمة فى عمل نتج عـن قـرار الامـم المتحدة الذى امتنع وفد الاتحـاد عن ابداء رايه فيه، عند التصويت عليه فى الجمعية العامة [98]. حيث صدرت مذكرة فى 25 ديسـمبر 1956 بشـأن تقديم الأموال لتغطية نفقـات العمـل الأولـي في تطهـير قناة السـويس[99].وأعتقد ان موقف الاتحاد لم يلق اسـتنكارا، لتعهـد حكومـة الولايـات المتحدة بإعـادة فتح قناة السـويس، واسـتعدادها لدفـع تكلفة العمل الأولي لتطهير القناة [100].

وربمـا كان تكـرار اريـك لـو بحـزم جنـوب إفريقيـا تجاه الأعمـال العدائية في الشـرق الأوسـط. في بدايـة الـدورة الاسـتثنائية الطارئة للجمعية العامـة، وامتناع الاتحاد باسـتمرار عـن التصويـت للقرارات التي تسـعى للسـيطرة على الوضـع. لكن حكومة الاتحاد اسـتطاعت تسـجيل وجهـات نظرهـا حـول الأزمـة حسـب مصلحتهـا. ولم يقـم الحـزب الاتحـادى بإدانة القوى المعتدية، بل قال بأن الاسـتفزاز الذي عانت منه بريطانيا وفرنسـا وإسـرائيل من قبل الرئيس ناصر كانت كبيرة. وأن الرئيس ناصر أثبت بأنه رجل لا يمكن الوثوق به. وكان دعم الحزب المتحد لبريطانيا بعد انتهاء الحرب ملحوظًا في الصحف الأفريكانية نفسها، ومن قبل أعضـاء البرلمـان. وكانـت الحجة الأكثر اسـتخداما هو أن قبول الحكومـة لخط الحزب المتحد سـيكون كسـبا لجنوب إفريقيا بعيدا عن الإذلال الذي تعرضت له كندا بسـبب موقفها السابق الرافـض للحـرب. وكانت المناقشـات والخلافات حول حرب السـويس في جنـوب أفريقيا على شـكل تصـورات مسـبقة وشـواغل القوميـون الافريكانرز من انتقـاد الغرب لسياسـات الفصل العنصـري واسـتمرارهم فيهـا. فبسـبب موقـف الاتحـاد مـن حرب السـويس والتأميـم زادت الانتقـادات الغربيـة ضد سياسـة الاتحاد العنصرية، وحدث انقسـام داخلـى بين البيض حول هذا الامر. واذا كان وزير الخارجية قد نفى حدوث اى مشـاورات سـابقة بشـأن نوايا المملكة المتحدة أو خططها في الشرق الأوسط، إلا أنه عاد فى تصريحاته اللاحقة، ليصحح الانطباع المعاكس الذي قدمه بيان السـير أنتوني ايدن فى مجلس العموم حول قيامه بالتشـاور الوثيق مع حكومات الكومنولث. فأكد لو بأن حكومة الاتحاد لم تكن تشـكو من عدم التشـاور، بل من أن القرار النهائى بالحرب كان بيد بريطانيا[101]. وبالتالى عمل الاتحاد على تفادى الضربات الموجهة له من قبل الغرب نتيجة مواقفه السابقة خلال فترة التأميم والحرب.

واعتقد ان الاستفادة الوقتية التى حصل عليها طريق الكيب بعد تاميم القناة لم تعد بعد انتهاء حرب السويس كما كانت من قبل. حيث استفاد كثيرا من تحول جزء من سفن الشحن اليـه. لدرجـة انـه حدثت شكوك وخلافات فـى البداية حول قـدرة موانئ الاتحـاد ومرافقها فـى التعامـل بكفـاءة وسـرعة مـع زيادة الشـحن. بل قـدر عدد السـفن المتحولة من السـويس للمـرور عـبر هـذا الطريـق في 31 مارس 1957 بحوالى 2042 سـفينة. لكن بعـد حل الازمة تناقـص الرقم فى السـنة التالية الى690 سـفينة. وبلغت الارباح من هـذا التحول لموانى كيب تـاون وديربـان حوالى 1،000،000 جنيه اسـترليني. وما قام بـه اريك لو خلال فترة الحرب حينمـا اقـدم غلـى الانتقـام من خصومه عاد وتراجـع عنه فيما بعد. ففي بيـان صدر في كيب تاون يوم 18 يناير 1957، ادعى وزير الخارجية الاتحادى أن جنوب أفريقيا الآن "في موقف يتيـح لهـا اتخـاذ إجـراءات انتقامية ضد الهند بسـبب العقوبـات التجارية الـتي طبقتها ضد الاتحاد لأكثر من عشـر سـنوات. معلنا رفض مرافق موانئ جنوب افريقيا اسـتقبال السـفن الهندية، وأنه يشـك إذا كانت الموانئ البرتغالية سـتكون متاحة للسـفن الهندية. غير ان الرد الرسمي من نيودلهي أو من الوفد الهندي فى الأمم المتحدة كان سريعا، حيث قامت شركات الشحن الهندية بتوجيه تعليمات لسفنها بتجاوز موانئ جنوب أفريقيا. الأمر الذى جعل وزير الخارجيـة اريـك لـو، يتراجع عن بيانـه في 22 يناير، ونفى تهديده للهنـد، قائلا بأن مثل هذا التهديد سيكون بلا جدوى [102].

وفى خطاب مفوضية بريتوريا لوكيل الخارجية فى 25 يناير 1957 يشير الى المناقشات التى جرت خلال افتتاح الدورة الخامسـة للبرلمان الاتحادى الحادى عشـر، وأن الحاكم العام القـى خطابـه باللغتـين الافريكانية والانجليزية، متطرقا لمشـكلة قناة السـويس وبأن الاتحاد لم يشـترك فـى الخـلاف الـذى نشـأ بسـببها لأنـه لا يسـتعمل القنـاة علـى نطاق واسـع، لكنه اهتم شـديد الاهتمام بالمحافظة على السـلام فى منطقة الشـرق الاوسـط، متمنيا ان يسـود الاسـتقرار فى هذه المنطقة ويزول خطر وقوع حرب عالمية [103]. لكن ما ارسـلته المفوضية فى 5 مايـو 1957 مـن ان صحـف الاتحـاد تتحـدث بـان مذكرة مصـر المقدمة للامـم المتحدة لا تتفق مع المبادئ السـتة المعروفة، وان قبول اسـس تشـغيل القناة حسـب هذه المذكرة يعد ضعا ينبغـى الا تستسـلم لـه الـدول الغربيـة، ومطالبتهـا بحريـة مرور السـفن الاسـرائيلية، ما هو الا نـوع مـن تصحيـح المواقـف مع الغرب، ومحاولة فاشـلة للاصطياد فى المـاء العكر. فقد تم الاتفاق على كل شيئ، حيث تخبرنا الرسالة المؤرخة بـ 19 مارس 1957، بأنه منذ أن اخذت مصر على عاتقها تشغيل قناة السويس، وأكدت عزمها على التزام سياستها باحترام اتفاقية

القسطنطينية لسنة 1888، وأثبتت انها قادرة تماما على إدارة الملاحة في القناة على الرغم من العقبات الكبيرة التي وضعت أمامها [104]. غير أن حدوث العدوان الثلاث قد جعلها تنظر في قرارات الأمم المتحدة التي اعتمدت في2، و4، و7 نوفمبر 1956، لتعلن بناء على توصية من مجلس الدولة المصري، الغاء اتفاقية قاعدة قناة السويس لسنة 1954 [105]. وما اعقبها من تحقيق انتصار سياسى كبير برحيل آخر جندى من القوات الأنجلو فرنسية فى 24 يناير 1957 [106].والاعلان فى5 مارس 1957 بانه قد تم التوصل إلى اتفاق حول انسحاب القوات الاسرائيلية من سيناء، حتى لا تستخدم كذريعة مصرية لتأخير الوصول لاتفاق نهائى بشأن القناة [107].

وعلى هذا كانت استفادة الاتحاد وقتية مرتبطة بفترة الازمة، بل عاد الاتحاد ليدفع ثمن مواقفه المؤيدة للتأميم والرافضة للحرب بعدها. واعتقد ان اقترابه من الادارة المصرية بعدها للاستفادة من مواقفه السابقة المؤيدة لها، جعله يطرح عليها تبنى مقاربات ثنائية معينة، سنعرف تفاصيلها فى المحور التالى.

المحور السادس- ردود الفعل المصرية على مواقف الاتحاد

أعتقد أن ردود الفعل المصرية على مواقف الاتحاد المساند لموقفها كانت جيدة، حيث راحت الادارة المصرية، وبسبب موقف الاتحاد خلال ازمة السويس، تعرض من نفسها تصورا جديدا لسياستها مع الاتحاد. ففى خطاب مفوضية الكيب الى الخارجية المصرية فى 23 اكتوبر 1956 نراه يتطرق لعرض ملامح عامة حول الاطر الواجب اتباعها فى نواحى العلاقات السياسية والاقتصادية والثقافية مع الاتحاد[108]. بل تشير احدى الوثائق المصرية بتاريخ 23 اكتوبر 1956 بأن الادارة المصرية حللك موقف الاتحاد، ورأته بأنه محايد فى الظاهر، لكنه متحفظ على أرض الواقع. فرغم ان مسؤلى الاتحاد صرحوا بأن تأميم قناة السويس مسالة داخلية تخص مصر، وهم يرمون من وراء ذلك الى عدم اعطاء الفرصة لمصر للتدخل فى المسائل التى يعتبرها الاتحاد من صميم شئونه الداخلية كمسالة التفرقة العنصرية، وهم ينادون فى نفس الوقت بضمان حرية الملاحة فى القناة لجميع الدول. وأنه لا يغيب عن البال أن بالاتحاد فئة كبيرة من أصل انجليزى، وانها تقف وراء بريطانيا وتؤيدها تأييدا كاملا فى مسألة قناة السويس بالذات. وأن الاتحاد يولى اهتماما لمصر ومنطقة الشرق الاوسط باعتبارها بابا للدخول للقارة الافريقية، وانه بعد جلاء القوات البريطانية عنها اصبحت فى حاجة الى مشروعات دفاعية تسد الثغرة الموجودة فى تنظيمات الغرب

فى هذه المنطقة ضد تسرب الشيوعية. لذا ركز الاتحاد على تكثيف اتصالاته بالغرب محاولا اقناعهم بمشروع الدفاع عن جنوب الصحراء وعقد حلف على غرار حلف الأطلنطي لمناهضة الشيوعية، لكنه لم يفلح فى هذا الامر بعد. عارضا بانه يكون من المناسب للإدارة المصرية أن تسعى لدى الاتحاد للتخلى عن آرائه الخاصة بمشروعات الاحلاف الدفاعية على أساس انها أحلاف استغلالية تريدها الدول الغربيـة لمصلحتها. ورأى اريك لو بأنه جادل بأن التحيزات السياسية لا ينبغي أن تتجاوز المصالح الوطنية [109].

وعلق الوزير المفوض فى خطابه ةفى 12 فبراير 1957 بان الحكومة الاتحادية مستمرة فـى موقفهـا وهـو عـدم الخـوض فى الخلافـات القائمة بـين مصـر وبريطانيا رغـم المعارضة الشـديدة التى تلقاها من بعض الاحزاب السياسـية داخل الاتحاد، وخصوصا الحزب المتحد، مفسرا معارضتهم بكون غالبية اعضاء الحزب من الناطقين باللغة الانجليزية، وانهم يؤمنون بالتعاون مع بريطانيا فى سياستها وبوجوب توثيق الصلات بها فى الميادين الدولية. وان هذا هـو الـذى قادها الى مهاجمة الحكومة فى مسـالة القناة التـى تمس بريطانيا اكثر مما تمس الاتحاد[110].

والراصـد لوثائـق الخارجيـة المصريـة القادمـة مـن مفوضة الكيب سـيتبن بـأن الموقف المصرى قد تغير من الاتحاد على طول الخط. فحين طالب وزير الخارجية اريك لو من سفير مصر بالاتحاد ألا تتدخل فى الشـئون الداخلية للاتحاد، مذكرا إياه بأن الاتحاد رفض حجز الأمـوال المصريـة خلال فترة أزمة قناة السـويس رغم الضغوط التى تعرض لها، منتظرا من مصـر أن تبادلـه نفس المعاملـة، وأن تتفادى التطرق لشـؤن الاتحاد الداخلية، مشـيرا لموقف مصـر فـى محيـط الامم المتحـدة ومخبرا بـأن الافريكانـرز هم الاقدم، وأن السـكان السـود هـم المهاجريـن، وان البوشمن والهتنتوت انقرضوا، وبالتالى هم ليسـوا كالاوروبيين الاخرين فى افريقيا، راح القنصل يجيبه بطريقة دبلوماسـية بأن المسـائل العنصرية إنما هى مسـائل فقهيـة أكثـر منهـا سياسـية، خاصـة فى تفسـير المـادة الثانيـة فقـرة 7، وأن هنـاك 50 دولة تشارك مصر فى موقفها من المسائل العنصرية. وانها تؤدى واجبها فى الامم المتحدة، ونحو الميثـاق. وأن المواقـف داخـل اللجـان لا يوجـد فيها نقد من مصر للاتحـاد، فهى لا تتدخل فى الشـئون السياسـية له، وأن مواقفها مشـبعة بروح التوفيق والمصالحة، وأن الاتحاد يقوم بعمل مشـروعات عمرانيـة وسـكانية للسـود [111]. وثمة نتائـج ثلاث نخلص اليهـا: الاولى، أن موقف الاتحاد الرسمى من تأميم القناة وحرب السـويس هو الذى قاد الادارة المصرية الى ضرورة تغيـير سياسـتها. الثانيـة، أن حصافة رجالات المفوضية المصرية ببريتوريا كانت ملموسـة فى

كل المواقف وفى النصائح التى تقدمها للخارجية المصرية، وفى تعاملها مع مسؤولي الاتحاد. الثالثة، أن التوافق الذى حدث بين الدولتين كان كله ما يبرره، وأن التقارب كان بسعى من الاتحاد نفسه وبتفهم من قبل الادارة للظرف الدولى الذى يمر به.

الخاتمة:-

خلصت الدراسة الى عدة نتائج:

أوضحت الدراسة بأن هناك ارتباط كبير بين التاريخ المحلى بالتاريخ العالمى، وأن مشكلة قناة السويس أبرزت بأن قرارات الادارة المصرية المرتبطة بتأميمها قد كان لها صدى فى أماكن عديدة عبر العالم. وأن مكانة مصر تضاعفت فى انحاء كثيرة من دول العالم. وأن اتحاد جنوب افريقيا كان أحد المحطات المهمة خلال ازمة قناة السويس. فقد تميزت جنوب افريقيا باستقلالية موقفها رغم ان ظلت تابعة لبريطانيا ولم تنفصل عنها رسميا وتصبح جمهورية مستقلة الا سنة 1961.

- بينت الدراسة الموقف البراجماتى الرسمى لحكومة الاتحاد خلال فترة التأميم، وأنه كان وليدا لمصلحة الاتحاد فى تأزيم الموقف فى طريق السويس ليقدم طريق الرأس باعتباره الطريق البديل، والمستعد لحل المعضلة التى تسببت فيها الادارة المصرية مع الغرب. وأن الاتحاد استفاد اقتصاديا من هذه الازمة وحقق مكاسب كبيرة من تحول السفن عن طريق السويس، لكنه لم ينجح اجمالا فى بقاء طريق الكيب على خريطة التجارة الدولية بصفة مستمرة.

خلصت الدراسة الى أن التقارب المصرى مع اتحاد جنوب افريقيا قد حدث عقب اختبار مواقف الاتحاد من ازمة قناة السويس. وأن هذه المقاربات لا تقود الادارة المصرية الى تغيير استراتيجيتها تجاه دعم حركات التحرر الافريقية، بل هى تكتيكات وقتية ارتبطت بملابسات الموقف الاتحاد الداعم لمصر بطريقة غير مباشرة، كونه اعتبر مسألة التأميم حقا مشروعا لمصر، وأنها لم تخالف اتفاقية القسطنطينة لسنة 1888، معترضا على الاجراءات العسكرية. فكان طبيعيا ان يتماهى مع الموقف وعنصر المصلحة الجنوب افريقية المرتبط به. فعرض تصورات لعلاقات متنوعة ظلت قاصرة على ورق فقط..

- شرحت الدراسة الملابسات التى وقفت فيها المعارضة البيضاء ضد حكومتها الرسمية، وتعرفت على ملامحها وبأنها منقادة لبريطانيا والجماعات اليهودية وقاصرة على العناصر ذات الاصول البريطانية. وأن هناك تنظيمات افريقية

وهندية عقدت اجتماعات، واعلنت مباركتها لخطة التأميم، وارسلت التهانى لعبدالناصر والشعب المصرى.

- أوضحت الدراسة الدور الذى لعبته المفوضية المصرية ببريتوريا وكيب تاون فى الاحاطة بمواقف الاتحاد المختلفة والمتضاربة من التأميم وحرب السويس، وبينت بأن الخارجية المصرية استخدمتها جيدا لتتعرف على ردود الفعل المختلفة، وترى الاصابع الخفية التى تحركها. ومن ثم توفرت لدى الادارة المصرية معلومات غاية فى الاهمية وظفتها فى ادارة الازمة مع كافة الاطراف اللاعبة فيها، والمحركة لخيوطها.

الهوامش:-

1 أحمد عبدالدايم محمد حسين:- تاريخ أفريقيا الاقتصادى فى عصر ما قبل الاستعمار 1500- 1885، وحدة الاعلام والتوعية بالشئون الافريقية، معهد البحوث والدراسات الافريقية، جامعة القاهرة، القاهرة 2013، ص 68، 71.

2 أحمد عبدالدايم محمد حسين:- دراسات فى تاريخ اَسيا الحديث والمعاصر (العلاقات الأفرواَسيوية نموذجاً)، القاهرة 2019، ص 5 .

3 Emily A. Haddad:- Digging to India: Modernity, Imperialism, and the Suez Canal, Victorian Studies, Vol. 47, No. 3 (Spring, 2005),p.363,365.

4 André Siegfried:- The Suez: International Roadway, Foreign Affairs, Vol. 31, No. 4 (Jul., 1953), p. 605

5 أحمد عبدالدايم محمد حسين:- الجذور التاريخية لمشكلة الأرض فى جنوب افريقيا 1835- 2006، القاهرة 2009، انظر الفصل التمهيدي.

6 F.O.423-2:-Dus levled by the Suze Canal, 1872-1873

7 G. G. Lawrie:- South Africa's World Position, he Journal of Modern African Studies, Vol. 2, No. 1 (Mar., 1964),p.41.

8 Alan B. Mountjoy:- The Suez Canal at Mid-Century, Economic Geography, Vol. 34, No. 2 (Apr., 1958), p.160-162.

9 Halford L. Hoskins:- Some Aspects of the Security Problem in the Middle East, The American Political Science Review, Vol. 47, No. 1 (Mar., 1953),p.188..

10 Jon B. Alterman:- American Aid to Egypt in the 1950s: From Hope to Hostility, Middle East Journal, Vol. 52, No. 1 (Winter, 1998), p.52.

11 David R. Devereux:- Britain, the Commonwealth and the Defence of the Middle East 1948-56, Journal of Contemporary History, Vol. 24, No. 2, Studies on War (Apr., 1989), p.327,334 .

12 Anthony Adamthwaite:- Suez Revisited International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-), Vol. 64, No.3 (Summer, 1988),p. 450.

13 زاهر رياض:- استعمار افريقيا واستقلالها، دار المعرفة، 1966، ص 245.

14 خطاب مفوضية بريتوريا الى الخارجية المصرية بشان الاتفاق المصرى البريطانى فى 30 يوليو 1954، ص 1.

15 خطاب مفوضية بريتوريا الى الخارجية المصرية بشان الاتفاق المصرى البريطانى فى 30 يوليو 1954، ص 2.

16 نفسه، ص 2.

17 خطاب القائم بأعمال مفوضية بريتوريا، محمد سامى، الى وكيل وزارة الخارجية فى 22 اغسطس

1954 ا بشان تقرير باهم ما نشر بالصحف الاسرائيلية باتحاد جنوب افريقيا ، ملف 3 رقم محفظة 83، فيلم 54 ، ارشيف بلدان ، خارجية، ص 1.
18 المرفق الثانى لخطاب 22 اغسطس 1954.
19 المرفق الثالث بنفس الخطاب السابق.
20 المرفق الرابع بنفس الخطاب السابق.
21 المرفق الخامس بنفس الخطاب السابق.
22 المرفق السادس بنفس الخطاب السابق.
23 المرفق السابع بنفس الخطاب السابق.
24 المرفق الثامن بنفس الخطاب السابق.
25 المرفق التاسع بنفس الخطاب السابق.
26 المرفق العاشر بنفس الخطاب السابق.
27 المرفق الحادى بنفس الخطاب السابق.
28 المرفق الثانى عشر بنفس الخطاب السابق.
29 المرفق الثالث عشر بنفس الخطاب السابق.
30 المرفق الرابع عشر بنفس الخطاب السابق.
31 المرفق الخامس عشر بنفس الخطاب السابق.
32 المرفق السابع عشر بنفس الخطاب السابق.
33 خطاب القائم باعمال مفوضية بريتوريا الى وكيل الخارجية بشان صدى الاتفاق المصرى البريطانى فى صحف الاتحاد فى 4 اغسطس،1954، ص1.
34 نفسه، ص2.
35 Alan B. Mountjoy:- Op.Cit.,p.156.
36 Ibid, pp.160-162.
37 Mohamed A. El-Khawas:- Africa and the Middle Eastern Crisis, Issue: A Journal of Opinion, Vol. 5, No. 1 (Spring, 1975),p.33
38 أحمد عبدالدايم محمد حسين:- مصر ومشروع الدفاع الافريقى 1958-1951.. دراسة وثائقية، فى عادل غنيم ولجنة من المؤرخين المصريين:- جمال عبدالناصر وعصره، دار المعارف، 2013، ص ص 110..
39 خطاب القائم باعمال مفوضية بريتوريا، محمد سامى، الى وكيل وزارة الخارجية فى 26 سبتمبر 1955 ا بشان تقرير باهم ما نشر بالصحف الاسرائيلية باتحاد جنوب افريقيا ، ملف 3 رقم محفظة 83، فيلم 54 ، أرشيف بلدان ، خارجية، ص 1.
40 Majid Khadduri:- The Anglo-Egyptian Controversy, Proceedings of the Academy of Political Science, Vol. 24, No. 4, International Tensions in the Middle East (Jan., 1952), p.94.
41 Eitan Barak:- Between Reality and Secrecy: Israel's Freedom of Navigation through the Straits of Tiran,1956-1967, Middle East Jour-

.nal, Vol. 61, No. 4 (Autumn, 2007), p.662

42 جلاء 350 جندى من بورسعيد الى شرق افريقيا، الاهرام، 1956-1-21، ص 6.

43 Leon D. Epstein:- British M.P.S. and Their Local Parties: The Suez Cases, p The American Political Science Review, Vol. 54, No. 2 (Jun., .1960),p.375,381

44 David Tal:- Israel's Road to the 1956 War, International Journal of .Middle East Studies, Vol. 28, No. 1 (Feb., 1996),p.74

45 للمزيد انظر عاصم الدسوقى (تحرير):- اعمال مؤتمر العدوان الثلاثة على مصر 29 اكتوبر- 23 ديسمبر 1956، مطبوعات مركز البحوث والدراسات الاجتماعية، كلية الاداب، جامعة القاهرة، 2008. وكذا لطيفة سالم:- ازمة السويس.. جذور واحداث ونتائج، مكتبة الاسرة، 2006، ص ص الفصول من 9-6. وكذا نظر ارسكين شيلدرز:- الطريق الى السويس، تعريب خيرى حماد، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، 1962 .

46 Jitendra Mohan:- South Africa and the Suez Crisis, International Journal, Vol. 16, No. 4 (Autumn, 1961), p.328, 329

47 Olayiwola Abegunrin:- The Arabs and the Southern African Problem , nternational Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-), Vol. 60, .No.1 (Winter, 1983-1984), pp. 98,99

48 .Jitendra Mohan:- Op.Cit., p.330, ,332

49 Ibid, p. ,331

50 تقرير المحق المصرى عادل عبدالسلام حول اهم ما جاء فى الصحافة اتحاد جنوب افريقيا عن مشكلة قناة السويس سبتمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان ، خارجية، ص2.

51 خطاب مفوضية بريتوريا للخارجية المصرية ، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، سرى جديد ، خارجية.

52 تقرير عادل محمد عبدالسلام حول اهم ما نشرته الصحف باتحاد جنوب افريقيا عن مشكلة قناة السويس حتى 22 سبتمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، سرى جديد ، خارجية، ص 1

53 نفسه، ص ص 1، 2.

54 خطاب مفوضية بريتوريا الى وكيل الخارجية فى سبتمبر 1956 بشان قناة السويس، التقارير السشياسية للمفوضية المصرية فى بريتوريا عن جنوب افريقيا 1957-1956 ، ملف 7 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، ارشيف بلدان ، خارجية.

55 خطاب الوزير المفوض سيف الدين الى وكيل الخارجية المصرية فى 22 سبتمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، ارشيف بلدان ، خارجية.

56 مذكرة انور فريد السكرتير الاول لمفوضية بريتوريا فى 19 سبتمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، ارشيف بلدان، خارجية، ص ص 3، 4.

57 تقرير عادل محمد عبدالسلام حول اهم ما نشرته الصحف باتحاد جنوب افريقيا عن مشكلة

قناة السويس حتى 22 سبتمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، ارشيف بلدان ، خارجية، ص ص 1، 2.

58 نفسه، ص 2.

59 نفسه، ص 2.

60 خطاب مفوضية بريتوريا الى وكيل الخارجية فى 11 اكتوبر 1956 بشان موضوع قناة السويس ، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، ارشيف بلدان ، خارجية.

61 تقرير الملحق عادل محمد عبدالسلام بمفوضية بريتوريا حول ما نشرته صحف الاتحاد حتى يوم 30 سبتمبر 1956 بشان موضوع قناة السويس، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، ارشيف بلدان ، خارجية، ص 2.

62 نفسه، ص 2.

63 نفسه، ص ص 2، 3.

64 خطاب مرفوع من مفوضية بريتوريا للخارجية المصرية فى 8 اكتوبر 1956 بشان تصريحات المسؤلين حول موضوع تاميم شركة قناة السويس، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان ، خارجية.

65 المرفق الاول لخطاب مفوضية بريتوريا للخارجية المصرية فى 8 اكتوبر 1956 بشان تصريحات المسؤلين حول موضوع تاميم شركة قناة السويس، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، ارشيف بلدان ، خارجية.

66 المرفق الثانى لخطاب مفوضية بريتوريا للخارجية المصرية السابق فى 8 اكتوبر 1956.

67 خطاب الوزير المفوض ببريتوريا احمد توفيق خليل الى وكيل الخارجية فى 11 اكتوبر 1956 بشان البيانات والتعليقات حول تاميم قناة السويس ، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 2.

68 نفسه.

69 خطاب الوزير المفوض سيف الدين انور الى وكيل الخارجية فى 11 اكتوبر 1956 بشان البيانات والتعليقات حول تاميم قناة السويس ، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية.

70 خطاب الوزير المفوض ببريتوريا سيف الدين انور الى وكيل الخارجية فى 12 اكتوبر 1956 بشان موضوع تاميم قناة السويس ، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية.

71 تقرير ملحق مفوضية بريتوريا عادل محمد عبدالسلام حول اهم ما نشرته صحف اتحاد جنوب افريقيا عن مشكلة قناة السويس، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص ص 1، 2.

72 خطاب من الوزير المفوض ببريتوريا الى وكيل وزارة الخارجية فى 26 اكتوبر 1956ا، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 1.

73 خطاب الوزير المفوض الى وكيل الخارجية المصرية فى 1 اكتوبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، سرى جديد ، خارجية.

74 خطاب الوزير المفوض سيف الدين انور الى وكيل الخارجية المصرية فى 5 اكتوبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية.

75 Jitendra Mohan:- South Africa and the Suez Crisis, Op.Cit.,, p. 332,333.

76 تقرير الملحق عادل محمد عبدالسلام بمفوضية بريتوريا حول ما نشرته صحف الاتحاد حتى يوم 30 سبتمبر 1956 بشان موضوع قناة السويس، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 2.

77 نفسه، ص 3.

78 تقرير المحق المصرى عادل عبدالسلام حول اهم ما جاء فى الصحافة اتحاد جنوب افريقيا عن مشكلة قناة السويس سبتمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان ، خارجية، ص2.

79 خطاب الوزير المفوض سيف انور فريد الى وكيل الخارجية المصرية بتاريخ سبتمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية.

80 تقرير المحق المصرى عادل عبدالسلام حول اهم ما جاء فى الصحافة اتحاد جنوب افريقيا عن مشكلة قناة السويس سبتمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 1.

81 نفسه، ص2.

82 نفسه، ص2.

83 نفسه، ص3.

84 تقرير ملحق مفوضية بريتوريا عادل محمد عبدالسلام حول اهم ما نشرته صحف اتحاد جنوب افريقيا عن مشكلة قناة السويس، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 1

85 خطاب من الوزير المفوض بكيب تاون الى وكيل وزارة الخارجية وكيل الخارجية المصرية حول انتقاد المعارضة لسياسة الحكومة بشان قناة السويس فى 12 فبراير 1957 ، ملف 7 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 1.

86 خطاب الوزير المفوض الى وكيل الخارجية المصرية فى 7 اكتوبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية.

87 تقريرا الملحق عادل محمد عبدالسلام بمفوضية بريتوريا حول ما نشرته صحف الاتحاد حتى يوم 30 سبتمبر 1956 بشان موضوع قناة السويس، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 2.

88 احمد عبدالدايم محمد حسين:- مصر ومشروع الدفاع الافريقى 1958-1951.. المرجع السابق، ص 120

89 David Tal:- Israel's Road to the 1956 War, International Journal of Middle East Studies, Vol. 28, No. 1 (Feb., 1996),p. 59.

90 Quincy Wright :- Intervention, 1956, The American Journal of Inter-national Law, Vol. 51, No. 2 (Apr., 1957), p.272,

91 ..ohamed A. El–Khawas:– Op.Cit.,p.34

92 Jitendra Mohan:– India, Pakistan, Suez and The Commonwealth, In–ternational Journal, Vol. 15, No. 3 (SUMMER, 1960), p. 189.

93 ..Mohamed A. El–Khawas:– Op.Cit.,p.34

94 Leon D. Epstein:– British M.P.S. and Their Local Parties: The Suez Cases, p The American Political Science Review, Vol. 54, No. 2 (Jun., 1960),p.381.

95 Jitendra Mohan:– :– South Africa and the Suez Crisis,..Op.Cit., p. 338–342,

96 ..Ibid, p. 332–338

97 خطاب الوزير المفوض سيف انور فريد الى وكيل الخارجية المصرية بتاريخ 21 يسمبمبر 1956، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية،

98 خطاب الوزير المفوض سيف انور فريد الى وكيل الخارجية المصرية فى 5 يناير 1957، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية.

99 F0. 407–E143–236: JE 1427/27 (3)Sir Pierson Dixon to Mr. Selwyn Lloyd. (Received January 5) (No. 2. Saving) New York,(Telegraphic) Janu–ary 4, 1957

100 F0. 407–E143–236: JE 1427/69 (5)Sir Harold Caccia to Mr. Selwyn Lloyd. (Received January 17)(No. 83. Confidential) Washington,(Telegraphic) January 16, 1957

101 Jitendra Mohan:– South Africa and the Suez Crisis,..Op.Cit.,p. ,343–346

102 .Ibid, p. ,351,352

103 خطاب من الوزير المفوض بكيب تاون الى حضرة صاحب السعادة وكيل وزارة الخارجية وكيل الخارجية المصرية حول انتقاد المعارضة لسياسة الحكومة بشان قناة السويس فى 12 فبراير 1957 ، ملف 7 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 2.

104 F0. 407–E143–236 JE 1421/183 (7) Sir Harold Caccia to Mr. Sel–wyn Lloyd. (Received March 20)(No. 701) Washingto,(Telegraphic) March 19, 1957

105 F0. 407–E143–236:– Further Correspondence Respecting, Egypt, Part 11, January to December 1957, Secret, JE 1191/1 No. 1,EGYPTIAN ABROGATION OF THE 1954 SUEZ BASE AGREEMENT(1) Sir Pierson Dixon to Mr. Selwyn Lloyd. (Received January 7)(No. 5 S. Confidential) .New York,January 4, 1957

106 F0. 407-E143-236: (13) Foreign Office to certain of Her Majesty's Representatives(No. 24. Intel. Confidential) February 1, 1957.

107 F0. 407-E143-236: (14) SUEZ CANAL CLEARANCE Foreign Office to certain of Her Majesty's Representatives(No. 17 Guidance. Confidential) (Telegraphic) March 5, J 957

108 خطاب من الوزير المفوض بكيب تاون الى وكيل وزارة الخارجية حول السياسة المصرية تجاه اتحاد جنوب افريقي فى 23 اكتوبر 1956ا، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص 1.

109 خطاب من الوزير المفوض بكيب تاون الى وكيل وزارة الخارجية حول السياسة المصرية تجاه اتحاد جنوب افريقي فى 23 اكتوبر 1956ا، ملف 1 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان، خارجية، ص ص 5، 6، 9.

110 خطاب من الوزير المفوض بكيب تاون الى وكيل وزارة الخارجية وكيل الخارجية المصرية حول انتقاد المعارضة لسياسة الحكومة بشان قناة السويس فى 12 فبراير 1957 ، ملف 7 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، أرشيف بلدان ، خارجية، ص 2.

111 خطاب من الوزير المفوض بكيب تاون الى وكيل وزارة الخارجية المصرية حول افتتاح الدورة الخامسة للبرلمان الحادى عشر لاتحاد جنوب افريقيا فى 25 يناير 1957 ، ملف 7 رقم محفظة 84، فيلم 54 ، ارشيف بلدان ، خارجية.

أثر قناة السـويس على أثيوبيا إستراتيجياً

(1952-1977)

د. أحلام رمضان صابر حسن

مقدمة

تعرضت منطقة الشرق الأوسط، الغنية بمواردها الإقتصادية والبشرية علاوة على موقعها الممتاز بين القارات، منذ النصف الثانى للقرن التاسع عشر، لنهب استعمارى وتنافس دولى للسيطرة على هذه الموارد وإخضاع الممرات الملاحية والمضايق والمواقع الإستراتيجية فيها لنفوذه وسيطرتة.

وقناة السويس جزء من هذا العالم المتفجر، أثرت وتأثرت بالأحداث التى جرت في المنطقة. فقد تعرضت قناة السويس لخطر المنافسة والتهديد في السنوات التى أعقبت أفتتاحها للملاحة العالمية، واستمرت ذلك الأمر حتى يومنا هذا.

ويوضح هذا البحث الأبعاد الحقيقية لتلك الأخطار التى أحاطت بهذا الممر الملاحى الذى أعطى لمصر بعداً استراتيجيا جديدا منذ السبعينات من القرن التاسع عشر جعل القوى الاستعمارية تتنافس لإخضاع هذا الممر المائى لنفوذها أو إيجاد طريق بديل للتجارة يهدد احتكار قناة السويس، وهو أمر عانت منه مصر والقناة منذ إنشاءها.

وتعتبر قناة السويس ميزاناً دقيقاً وحساساً للأحداث السياسية والإقتصادية للعالم ومنطقة الشرق الأوسط بخاصة.

وتاريخ قناة السويس ليس فقط تاريخ مصر وإنما هو أيضاً تاريخ منطقة الشرق الأوسط وتاريخ التنافس الإستعمارى الأوربى في أفريقيا وآسيا.

تأميم قناة السويس وأثره الإستراتيجى

إن في إهتمـام العالم شـرقه وغربـه بموضوع التأميم لدليلا ماديـاً على الأهمية الخاصة لهـذا المرفـق وعلـى الأثـر البالـغ الـذى نتج عـن التأميـم، وإن من يتابـع أنباء العـالم في هذا الشـأن ليدرك حقيقة الوزن الإسـتراتيجى للقناة وقوة الدور الذى تسـتطيع أن تؤدية في حقل الإستراتيجية العالمية.

وإن حشـد القوى العسـكرية الغربية ، واجتماعات قادة وساسـة الدول الكبرى ، وإهتزاز الأسـواق الماليـه العالميـة والإهتمـام البالـغ الـذى أبدته كل شـعوب الأرض حول هـذا الموضوع إنمـا يعنـى حقيقـة واحـدة هـى أن تأميم القنـاة سـيغير كثيراً مـن خطط توزيـع مراكز النقل الاستراتيجية والقواعد العسكرية وعلى الأخص في مناطق الشرق ، والبحر الأبيض ، والشرق الأوسـط ، وجنوب آسـيا ، وشـرق أوربا ... كما أن التأميم سيمخض عنه كثير من تطور شامل بين شعوب العالم القديم وعلى الأخص في آسيا وأفريقيا حيث صال الأستعمار بين بين ربوعها طـوال القـرون الحاليـة، وسـيكون لهـذا التطور الشـعوبى آثار مباشـرة على النظـم والأوضاع السياسية في كل أنحاء العالم وكذلك على الموازين الاقتصادية وأيضاً على كل مظاهر التعامل بين الدول مما سيكون له أثره ونتائجه في تعديل ملامح هذا العصر من كافة الوجوه.

فمصر تمتلك شاطئين عظيمين على البحرين الأبيض والأحمر، وكانت هـى دائما سيدة عصورهـا الماضيـة عندما كانت تملـك القوة البحرية الكافية التى تتكافأ مع إلتزامات موقعها الجغرافـى علـى هذيـن البحريـن الواقعـين في قلب العالم القديم بين القـارات الكبرى الثلاث آسيا وأفريقيا وأروبا ،ولقد أدركت مصر حقيقة المزايا التى يتصف بها موقعها الإسـتراتيجى وما يحتاجه من قوة بحرية تكفل له السلامه والسيادة. فعملت على النهوض بتلك القوة بقدر مااستطاعت.

ورأينا بعد التأميم كيف يحاول الغرب بكل وسـائله الظاهره والخفيه لتعطيل الملاحه في القناة ليكشف عن عجز مصر في إدارتها ، وفى افتقارها إلى الخبرة البحرية اللازمه لضمان سـير الملاحـه حتى تخلق الفرصة التى تبرر للاسـتعمار اتخاذ أيـة تدابير بحجة التدخل من أجل سلامة القناة وصلاحيتها للملاحة الدولية.

ولولا مصر تداركت هذا كله واسـتعانت برصيدها من ضباط البحرية لما اسـتطاعت أن تواجـه هـذا الموقـف الدقيق الذى كان ممكنا أن يتمخض عن مضاعفات خطيرة، فلقد أثبتت

مصر للعالم بأنها تستطيع إدارة القناة بالرغم من محاولات الغرب لتعطيل الملاحة والتأثير على الضباط العاملين بالقناة بالتوقف عن العمل سواء بالاستقالة أو بالامتناع عن العودة إلى العمل عقب إنتهاء أجازتهم وبالرغم من كافة وسائل الإغراء التى قدمتها الشركة الملغاه- بمساعدة السلطات السياسية الفرنسية البريطانية .

ويمكننا القول أن مصر قد أصبحت دولة بحرية لها شأنها ولها خطرها ولها وزنها فلقد كان التأميم وسيلة لأن تعرف هذه الحقيقة ولأن يلمسها العالم كله .

وستتعدل تبعاً لذلك خطط الاستعمار والاستغلال التى كان قد أعدها لتطويق مصر خاصة والقارة الإفريقية عامة.

ومن ناحية الأمن الداخلى .. والسلامه العسكرية للبلاد كان التأميم تطهيراً حقيقياً لما خلفته الشركة القديمة من جهاز كامل للتجسس على أبناء مصر ورصد كافة إمكانياتها وقدرتها أولاً بأول ، فقد كانت الشركة كما وصفها الرئيس جمال عبد الناصر دولة داخل دولة، فكانت ترقب شئوننا وتسجل كل حركاتنا وتعلم بكافة خططنا ونوايانا بحكم قيامها وإشرافها على مجريات الأمور الداخلية في مصر ومعلوم أن تلك الشركة كانت تخضع مباشرة في إدارتها وسياستها لفرنسا وبريطانيا وأمريكا، وهى نفس الدول الثلاث التى كانت أول من أعترف بإسرائيل وهى التى أصدرت من أجل سلامة تلك الدول التصريح الثلاثى المعروف. ولما كانت مصر في حالة حرب مع إسرائيل فكان ضرورياً إذن أن تظل كل المعلومات والبيانات والإحصائيات عن قدرة مصر الإقتصادية والعسكرية بعيدة عن متناول إسرائيل ، إذن كان تأميم مصر لشركة القناة أمراً ضرورياً لسلامة البلاد العسكرية وأمنها الداخلى وبذلك أغلق المنفذ الوحيد الذى كانتستمد منه إسرائيل كل حاجتها من أبناء مصر .

إن التأميم أحكم صمام الأمن وكان وسيلة من أجل سلامة الجهاز العسكرى والاقتصادى والسياسى للدولة وبمعنى أخر فقد كان وسيلة لتقوية الكيان الاستراتيجى للدوله سواء في محيطها الخاص أو في محيطها الإقليمى العام.

وأيضاً فإن من يتتبع حركة الملاحة في القناة بما يمر فيها من خامات الشرق إلى الغرب وكذلك من منتجات الغرب إلى الشرق .. يستطيع أن يقف على أدق صورة ممكنه للحركة الإقتصادية التى يتبادلها الشرق والغرب والتى تكشف عن الإتجاهات العامة في سياسة الإنتاج والإستهلاك التى يترتب عليها ويرتبط بها الميزان السياسى والعسكرى الدولى.

وفى الميدان السياسى ... وهو الدعامة الثانية التى يقوم عليها الكيان الإستراتيجى للدولة فإن مصر كسبت بالتأميم كسبا محلياً وإقليمياً وعالمياً أعجز الغرب بقادته وساسته وتكتلاته عن الوقوف وحده أمامها فصارت الدول الغربية تتلمس الوسائل ذات الصفة الدولية لتأخذها ذريعة تحقق من ورائها أهدافها الاستعمارية وتصون بها مابقى لها من أنفه وكبرياء.

وهناك معنى بعيد وراء ذلك أيضاً وهو أن التأميم كان لطمة كبرى لمبدأ سياسة الأحلاف وسياسة الأحتكار التى أراد بها الغرب أن يقيمها كوسيلة للإبقاء على سيطرته على أغنى وأخطر منطقة في العالم ، وكان تأميم القناة مثلاً ناطقاً أعجز المستعمرين عن اتخاذ الى شىء بعد أن لمسوا الصدى الكبير الذى رددته جنبات العالم تبارك مصر وتؤيدها .. وهكذا كسبت مصر أنصارا ودعاة لفلسفتها السياسية الجديدة التى قامت تناهض سياسة الاحلاف.

وفى المحيط الإقتصادى ، وهو الركن الثالث من دعامات استراتيجية نرى أن القناة تتميز بكونها أداة إنتاج ومرفق خدمات في نفس الوقت، ومعلوم مدى الفائدة المادية التى ستجنيها البلاد من تأميم إدارتها ومدى الفائدة التى سيستثمر فيها هذا الإيراد المتزايد من حصيلة ورسوم المرور فيها، وإن هذا الايراد الجديد سيضاعف من قوة مصر الاقتصادية وخاصة في رصيد العملات الصعبه التى ستعيننا على بناء اقتصاد مصر القومى بدون حاجه إلى التضيق أو الإلتجاء إلى الغير وإن هذا الدخل سيعين على تنفيذ مشروعات مصر الاقتصادية .

وأما من ناحية القناة باعتبارها مرفقا للخدمات والنقل الدولى فإن مصر ستجنى كثيراً من النواحى الأدبية والمادية بما ستحققه المنتفعه بالقناة بالتالى سيتدعم مركزها الاقتصادى على أساس من علاقات وطيدة وبما ستؤدية من خدمات منوعة لكافة الدول تبادل الخدمات والمنافع بجانب ماستحققه من نفع سياسى.

ومن الناحية المعنوية فيكفى ان اقول ان كسب مصر لتأييد العالم لها فيه الكفاية وفيه الدليل الذى لا يقبل الشك بأن تأميم القناة كان فرصة تنفس فيها العالم لاظهار شعوره ورأية وعقيدته حول ما دعت إليه مصر من أجل السلام.

هذا عرض سريع لما حققه التأميم من أجل تدعيم كيان مصر الاستراتيجي في المحيط والمحلى والإقليمى وبالتالى سيكون له شأنه وخطره في الاستراتيجية العالميه ، وستكون مصر أداة ايجابية في تكييف وتخطيط مستقبل العالم .

أثر قناة السويس على الصراع العربى الإسرائيلى

كان لقرار تأميم قناة السويس صدى قوى على الدول الأوربية مثل انجلترا وفرنسا، أما بالنسبة لإسرائيل، فكانت تعانى من الحصار المصرى المفروض عليها في البحر الأحمر، والذى كان يدفعها إلى المغامرة بأى شىء في سبيل إنهاء هذا الحصار،لأن هذا الحصار كان يحرمها من الاستفادة بمزايا موقعها على البحرين، ويقطع الصلة بينها وبين الدول الاسيويه والافريقية ، ويقطع الواردات عنها عموما، والبترول الايرانى خصوصا، ويجبرها على شراء حاجتها من البترول من الاسواق البعيدة بأسعار عالية، كما يمنع إسرائيل من إقامة علاقات اقتصادية قويه مع الدول الافريقية على البحر الاحمر.

ومن هنا فإن دوافعها لدخول حرب ضد مصر كانت أقوى من خشيتها من دخول هذه الحرب، علها تفوز برفع الحصار المصرى على الملاحة الاسرائيلية.

قامت إسرائيل بالهجوم على مصر يوم 29 اكتوبر 1956 ونجحت إسرائيل في أن تحتل ممر مبتلا، والونتلا، ومحور نخل-التمد، والقسيمه، وفى 23 يناير 1957 أعلن بن جوريون في الكنيست أن إسرائيل لا تفكر في احتلال سيناء بصورة دائمة، ولكنها تريد فقط الضمانات الكافية والناجحه بعدم عرقلة حرية الملاحه الاسرائيليه والدولية . وقال إن حرية الملاحة الاسرائيلية في مضايق تيران والبحر الاحمر يمكن تأمينها : إما بتوقيع اتفاق يضمن حرية الملاحة الاسرائيلية بين اسرائيل والدول العربية الواقعه على خليج العقبه، وهى الاردن والسعودية ومصر، وإما ببقاء القوات الدولية في شرم الشيخ لتأمين حرية الملاحه ، بحيث لا تغادر المنطقة إلا بعد التوصل إلى تسوية شامله بين مصر واسرائيل، أو التوصل إلى تسوية خاصة بحرية الملاحه في الخليج توافق عليها إسرائيل ، وقد استطاعت إسرائيل في 11 فبراير الحصول من الولايات المتحدة الامريكية على تصريح بأن مضيق تيران وخليج العقبه يعتبران من وجهة النظر الامريكية، مياهاً دوليه ، إلى أن تقرر العكس هيئة قضائيه دوليه.

وفى الوقت نفسه أبلغت إسرائيل السكرتير العام للأمم المتحدة " أننا لن نسمح ثانية للمدافع المصرية في مضايق تيران بمنع سفننا من عبور خليج العقبه، وأننا سنشق طريقنا بقوة- وأكدت أستعداد إسرائيل لخوض حرب ثانية إذا فرضت عليها عقوبات إقتصاديه بسبب الإمتناع عن الانسحاب من شرم الشيخ".

وقد سرح هامرشولد بدخول قوات الطوارىء الدوليه شرم الشيخ للحفاظ على السلام والأمن بعد إنسحاب القوات الاسرائيلية، ولكن رفض إعطاء ضمانات لإسرائيل بحرية الملاحة في خليج العقبه لمخالفة ذلك لمهمة القوة الدولية.

ولقد كان بسبب رفض إسرائيل الانسحاب من شرم الشيخ بدون ضمانات بحرية ملاحتها، ورفض هارمرشولد إعطاء هذه الضمانات ، أن دخلت هذه القضيه في مأزق خطير.

ولم يكن في وسع مصر إجبار إسرائيل على الإنسحاب من شرم الشيخ وفى الوقت نفسه كانت إسرائيل قد حصلت من الولايات المتحدة على تصريح بأنها تعتبر مضيق تيران وخليج العقبه مياهاً دوليه إلى أن تقرر العكس هيئة قضائية دولية.

وكانت فرنسا تحرض إسرائيل على البقاء في سيناء وتعرض إستعدادها لساعدتها إذا تطلبت الظروف. لذلك لم يجد عبد الناصر بداً من الاذعان لمرور الملاحه الاسرائيليه في مضيق تيران.

وتحت مظلة الامم المتحدة وبحضور وبموافقة وزراء خارجية مصر واسرائيل والولايات المتحدة وانجلترا وفرنسا، تقرر الجلاء للجميع مع الشروط الاتية

- وضع ستار دفاعى من قوات الامم المتحدة على الحدود بين القوات المصريه والاسرائيليه
- فتح مضيق تيران المسيطر على ميناء إيلات ، للملاحة والتجارة الاسرائيلية
- إخلاء شرم الشيخ لهيئة الرقابة الدولية
- الاتفاق على أنواع محدده من الاسلحة لا تتعدى حدوداً مرسومه جهة الشرق.

لكن كان إتفاقا شفويا مثلما قالت جولدا مائير في مذكراتها وقد تم به التوصل إلى حل يقوم من أن تنسحب القوات الاسرائيلية من قطاع غزه ومن شرم الشيخ، في مقابل " أفتراض" أن الامم المتحدة سوف تضمن للملاحة الاسرائيلية حق المرور في مضيق تيران، وعدم عودة الجنود المصريين إلى قطاع غزه.

وقد تضمن خطاب جولدامائير أن هدف اسرائيل الوحيد هو إقرار حرية الملاحة لها وللدول الاخرى في خليج العقبه ومضيق تيران بعد انسحاب القوات الاسرائيلية. وأبرزت الأهمية القومية الحيوية لحرية الملاحة بالنسبة لاسرائيل ، وقالت أن إقتصادها وإقتصاد دول بحرية عديدة يتوقف على التجارة والملاحة بين البحرين الاحمر والمتوسط، وقد اعتمدت

إسـرائيل الـذى فرضته قوتها العسـكرية في فـرض حرية ملاحتها في مضيق تـيران بدليل أنه عندما أغلق عبد الناصر مضيق تيران في مايو 1967 لم تلجأ إلى محكمة العدل الدولية وإنما فتحت المضيق بالحرب .

وعلـى الرغـم مـن أن الملاحة الاسـرائيلية كانت تسـتطيع المرور من بـاب المندب ، إلا أن هذا المرور لم يكن يجديها بحال، طالما أن سفنها لا تستطيع الوصول إلى إيلات، وطالما أنها تضطر إلى الدوران حول أفريقيا. لذلك كانت سيطرت مصر على خليج العقبه وقناة السويس كافية في حد ذاتها لحرمان إسرائيل من المرور في البحر الاحمر.

كان وصـول إسـرائيل إلى البحـر الاحمـر هـو الثمـن الباهـظ الـذى دفعته مصـر لقرار تأميـم شـركة قنـاة السـويس، ولكـن كان لوقف الشـعب المصرى في وجـه العدوان ، ومسـاندة حركة تضامن الشـعوب الاسـيويه والافريقية، وتضامن الشـعوب العربية، ثم مساندة المعسكر الاشـتراكى الذى وصل ذروته برسـالة بولجانين رئيس الوزراء السوفيتى إلى ايذن يحذر فيها من تطور الحرب إلى حرب عالمية إذا استمر العدوان، عندما نفذت انجلترا وفرنسا تدخلهما العسـكرى في مصر بالاشـتراك مع إسـرائيل، دون إستشـارة الولايات المتحدة، شـعر الرئيس الامريكى إيزنهاور بالغضب ، ذلك أن هذا التدخل العسـكرى لم يكن من شـأنه فقط توريط الولايات المتحدة في صراع دولى مع الاتحاد السوفيتى دون أن يكون لها دور أو رغبة في ذلك، وإنما لأن التدخل العسكرى الثلاثى كان قد ساعد على صرف انتباه العالم عن تدخل الاتحاد السوفيتى الوحشى في المجر.

كان قـرار تأميـم شـركة قنـاة السـويس الهجوم الاسـرائيلى علـى مصر بعـد الاتفاق مع انجلترا وفرنسا ولولا تغير الظروف العالمية وتدخل كل من الامم المتحدة، والمعارضة العمالية في البرلـمان البريطانـى، والاتحـاد السـوفيتى، ومجموعة دول عدم الانحيـاز، والرأى العام في البـلاد العربيـة، وكان علـى رأس القـوى التـى كان لتدخلهـا تأثير حاسـم في إنقـاذ مصر من إحتـلال العـدوان الثلاثـى هـى الولايات المتحدة الامريكية، التى وقـف رئيس دولتها ، الرئيس دوايـت ايزنهـاور ضد العـدوان الثلاثى منذ البداية، لما رأى من أنه أعطى الاتحاد السـوفيتى الفرصة للظهور أمام دول العالم الثالث بمظهر الحامى والمدافع عنها.

وهـو مـا أعـترف بـه عبد النـاصر نفسـة الـذى رأى أن دور الولايات المتحدة في السياسـة العالمية دور فاصل، وأن في يدها جميع أوراق اللعبه السياسية.

والمهم أن قرار تأميم شركة قناة السويس وماترتب عليه من العدوان الثلاثى، كان هو بداية انفراد الولايات المتحدة بالزعامة على العالم الغربى، وأفول نجم الدولتين الاستعماريتين القديمتين وهما بريطانيا وفرنسا فقد استخدمت الولايات المتحدة العدوان الثلاثى بذكاء لتلقين الدولتين الاستعماريتين درساً لا ينسى.

وقد ترتب على قرار تأميم شركة قناة السويس وماترتب عليه من العدوان الثلاثى، تحول ميناء" إيلات" إلى ميناء عالمى ، ومحاولة إسرائيل الاستعاضة به عن قناة السويس لنقل البضائع والبترول بين أسيا وأفريقيا وأوربا. فقد عمدت إلى إقامة شبكه من المواصلات بين إيلات والبحر المتوسط، وإدخال تحسينات كبرى على الميناء، وقامت بتوسيعه وتقسيمه إلى قسم للبترول، وقسم لشحن توزيع البضائع، وقسم تخزين البضائع.

وفى عام 1959 كانت هناك ثلاث شركات ملاحية تعمل بواخرها بانتظام بين إيلات والساحل الشرقى لافريقيا.

وسرعان ما أنشأت طريقاً برياً من الدرجة الأولى بين حيفا وإيلات يبلغ طوله 467 كيلو مترا، أطلق عليه الاسرائيليون اسم "قناة السويس البرية" ، واستطاعت اسرائيل بذلك أن تحول إلى إيلات الجزء الاكبر من حركة الملاحة التى كانت تصل إلى ميناء العقبه الاردنى، حتى بلغ حجم السفن التى تصل إليها في عام 1967 سبع سفن مقابل كل سفينه تصل إلى ميناء العقبه، وقد ترتب على ذلك تسرب النفوذ الاسرائيلى إلى أفريقيا، تدعمة الاستثمارات الاسرائيلية والامبريالية. وقد بلغ من إمتداد النفوذ الاسرائيلى في إفريقيا أن بلغ عدد الدول الافريقية غير العربيه التى أقامت علاقات دبلوماسية مع إسرائيل حتى عام 1973، 32 دولة، وتمكنت إسرائيل من التغلب على الحصار الاقتصادى العربى ومنافسة الصناعات الغربية.

إلا أن كل هذه الخسائر الجسيمة لم تمنع مصر من تحقيق مكاسب اقتصادية وسياسية هامه، فضلا عن مكسب عودة القناة إلى مصر.

دور القناة فى تقارب العلاقات الإسرائيلية الأثيوبية

إن علاقات أثيوبيا مع العالم العربي خلال حكم هيلاسلاسى لم تكن مريحة بسبب علاقاتها الودية مع اسرائيل. على الرغم من أن هيلاسلاسى سعى وحافظ على علاقات ودية مع بعض الدول العربية مثل مصر والأردن والمملكة العربية السعودية ولبنان، إلا ان أخرى مثل سوريا وليبيا كانت العلاقات معها معادية باستمرار.

كانت الأهمية الاستراتيجية لأثيوبيا هي الاعتبار الأول في الشعور بالتقارب، وفى الواقع، كان هـذا الاعتبـار هـو الذى جمـع بين البلدين. وكمـا أوضح الكاتب الإسـرائيلي المخفي وراء الاسـم المسـتعار "المراسل" فإن الصداقة تقوم على قرب حقيقي من المصالح الحيوية حيث أن أثيوبيا تشـكل بطبيعة الحال اسـتمرار مباشـر للشـرق الأوسـط من خلال علاقاتها بالسودان ومصـر ووضعهـا علـى البحـر الأحمـر. كانـت الموانـئ البحرية في عصـب ومصوع علـى البحر الاحمر مهمة للشـحن البحري الإسـرائيلي. ومضيق باب المندب اذا خضع للسـيطرة العربية، يمكـن أن يهـدد الشـحن الإسـرائيلي على البحر. وكانـت العلاقة مع أثيوبيا أيضـاً ذات دلالة سياسية، لأنها تمثل وجود اسرائيل في بلد في أفريقيا خارج جدار المقاطعة العربية.

ومع ذلك، كان المد المتصاعد للقومية العربية وظهور اسرائيل السريع في الشرق الأوسط كقـوة عسـكرية واقتصادية وقـوة تكنولوجية، إلى جانب بعض السياسـات المعادية لأثيوبيا من بعض الدول العربية هي التي جمعت اسرائيل وأثيوبيا معاً.

كانـت أثيوبيـا واسـرائيل الدولتين الوحيدتين غير العربيـة في منطقة البحر الاحمر. فإن الصداقة بين البلدين يمكن ان ينظر اليها بوضوح على أنها تستند إلى الملائمة الاستراتيجية وليـس علـى أسـاس الادانة التاريخية. وقـد قدمت أثيوبيا اعترافاً قانونياً كاملاً لإسـرائيل في عام 1961. في برقية أرسلت في 23 تشرين الأول/أكتوبر لوزيرة الخارجية الإسرائيلية جولدا مائير Golda Meir، أعربـت أثيوبيـا فيهـا عـن أملها في تعـاون أوثق وأكثر ثمـاراً بين البلدين. وسرعان ما تبلور هذا التعاون في المساعدة الامنية الاسرائيلية لأثيوبيا على الرغم من تقديم بعض المساعدات التجارية والتقنية وغيرهامن المساعدات.

وبحلول عام 1956 تم فتح أول قنصلية اسرائيلية في أثيوبيا وأصبحت السفارة الاسرائيلية في أديس أبابا هي الوحيدة في أفريقيا التي لديها قسـم ملحق عسـكري. وتضمنت المسـاعدة الامنيـة الـتي قدمتهـا اسـرائيل تدريـب مختلف أقسـام القوات المسـلحة الأثيوبية في أنشـطة متخصصة مثل تكتيكات المغوار والقفز بالمظلة وتقديم المشـورة بشـأن الخدمات الأمنية. كما شـاركت إسـرائيل أيضاً في التدريب شـبة العسـكري لسياسـة الطوارئ الأثيوبية، والتحقيقات الجنائية، وإلقاء المحاضرات في كلية الشرطة في "أبا دانيا" Aba Dina.

وعلاوة على ذلك، قدمت إسرائيل مساعدة كاملة لعمليات مكافحة التمرد في الستينيات عندمـا أصبحـت حركات التمرد في اريتريا و أوجادين مكثفة. لم يكن هناك تحـالف عسـكري مباشر بين البلدين, من أي وقت مضى، ووصلت معلومات مفيدة عن النوايا العربية إلى أديس

أبابا من مصادر أمنية إسرائيلية. وقد أعربت إسرائيل على ما يبدوا في نهاية الستينات الاهتمام بالروابط العسكرية المباشرة. حيث ان اسرائيل بعد انتصارها العسكري عام 1967 على بعض الدول العربية قامت البحرية الاسرائيلية باستطلاع المناطق الاستراتيجية على الساحل الارترى وقامت باستئجار جزيرتى حالب وفاطمة الاستراتيجيتين في الجنوب الغربى للبحر الاحمر التابعتين لارتريا وبذلك أصبح بامكان الزوارق البحرية الاسرائيلية ان تتجول في البحر من الشمال إلى الجنوب وتهدد في طريقها السواحل الشرقية والغربية حيث تقوم خمس دول عربية، كما أنه في ميناء عصب كانت توجد ثكنات وزوارق اسرائيلية مقاتلة وكذلك وجدت زوارق مسلحة بالصواريخ والمدافع المضادة للطائرات. وكان من ضمن اهداف الوجود العسكري الاسرائيلى في اقليم ارتريا هو تصدير الدور الاسرائيلى في البحر الاحمر.

والواقع ان الوجود الاسرائيلى في بعض الجزر قرب باب المندب سيدعم موقف اسرئيل سياسياً وعسكرياً. وكانت اسرائيل بذلك مراقبة حركة الملاحة البحرية في البحر الاحمر على طول الخط الملاحى الممتد من مضيق باب المندب إلى ميناء إيلات- حيث تقوم بايجاد نقاط مراقبة بحرية على السفن في مواقع الجزر التى تراها مناسبة، وكذلك انعاش الملاحة البحرية الاسرائيلية في خليج العقبة، والبحر الاحمر واحياء الطريق البرى الذى يربط ميناء عسقلان على البحر المتوسط بميناء ايلات في خليج العقبة، والتقليل من أهمية قناة السويس، وكذلك تأسيس قواعد بحرية وجوية قريبة من اسرائيل.

وقام بعض الوزراء والوفود الاسرائيلية بزيارة إلى أديس أبابا لغرض تقوية الصلات الاسرائيلية الاثيوبية ولعل اهم تلك الزيارات التي قام بها وزير الخارجية الإسرائيلية، "أبا إيبان" Aba Eban، فى حزيران/يونيه 1969، وقام بزيارة أخرى رئيس الأركان الجنرال بار-ليف Bar-lev، في عام 1970. وادعى على نطاق واسع أن بار-ليف قد ذهب إلى أديس أبابا لإجراء اتصالات مع السلطات العسكرية الأثيوبية. وكان الاعتقاد بأن إسرائيل تسعى لإقامة قاعدة في البحر الأحمر، وعرضت المساعدة في تدريب القوات البحرية الأثيوبية، ولتوريد زوارق الطوربيد وإنشاء شبكة رادار على طول ساحل البحر الأحمر الأثيوبي.

على الرغم من أن الحكومة الأثيوبية نفت ووصفت التقارير بأنها خيال مقدم لتشوية موقف أثيوبيا إزاء أزمة الشرق الأوسط، ولم تكن الزيارة التي قام بها بار- ليف في حد ذاتها موضع خلاف، فقد عكست العلاقات العسكرية القوية التي بدا أنها بدأت تتشكل بين إسرائيل وأثيوبيا. وفى واقع الأمر، قبل زيارة بار-ليف، قام وزير الخارجية الأثيوبي، في بيان السياسة العامة، أكدت ان أثيوبيا تتمتع بعلاقات طيبة مع إسرائيل وأن السياسة الخارجية لبلاده تحددها المصالح الكبرى للبلاد.

ولأسـباب تتعلـق بالتنديـد والعداء العربـي، فإن أثيوبيا تفضل العلاقات السـرية وتتوخى الحذر في دعم القضايا الاسرائيلية، وعلى سبيل المثال، في الدورة الاستثنائية الطارئة الخامسة للأمم المتحدة التي عقدت في تموز/يوليه 1967 بشأن العدوان الإسرائيلي في الشرق الأوسط ويعكس نمـط تصويـت أثيوبيا على الاشـتراكات الخمسـة عشـر التي جرت مناقشـتها الحذر والحيـاد الشـديدين. و صوتـت "لا" علـى قضيتـين تربط العدوان مـع الولايات المتحـدة، وكان غائباً في الاقتراعات الخمسـة التي تدين إسـرائيل مباشرة، أمتنعت عن التصويت على هاتين القضيتـين الـتي تديـن العدوان ضد الجمهوريـة العربية المتحدة وسـوريا والاردن، وتطلب من الامين العام للأمم المتحدة تنفيذ القرار المتعلق بالانسـحاب الإسـرائيلي، وأيدت أثيوبيا سـت أصوات "نعم" بشأن القضايا المتعلقة بالمساعدة الانسانية، ووضع القدس، والمسائل العامة في الامم المتحدة بشأن الشرق الاوسط.

لكـن الدعم الدبلوماسـى الحـذر لأثيوبيا الذى قدمته أثيوبيـا أو الحياد الخير على الأقل الذى تلقته إسرائيل في اجتماعات الامم المتحدة ومنظمة الوحدة الافريقية، قدم إلى إسرائيل " الارتياح النفسي لمعرفة أن لديها جارة واحدة على الأقل على طول ساحل البحر الأحمر على استعداد لقبول وجودها كدولة".

ومع ذلك، فإن مثل هذا الحيطة والحياد الأثيوبي لا يمكن أن يقضى على موجة الانتقادات العربيـة، وفـى بعـض الاحيـان، العداء المفتـوح، خاصة وأن العلاقـات الأثيوبية- الإسـرائيلية أظهـرت علامـات تدل علـى العداء. وابتداء من أوائل السـبعينات، زادت الـدول العربية على الدعم المادي والمعنوي للجماعات المناهضة الأثيوبية، وهى جبهة التحرير الاريترية والعناصر الموالية للصومال في جيبوتي والصومال. وقد تم افتتاح اتحاد للجمهوريات العربية، يضم مصر وسـوريا وليبيـا، في القاهـرة في آذار/مـارس 1972، وأتخـذ الأتحاد خطوات مـن أجل إدماج السـودان وكان نجـاح مثـل هـذه الخطوة يمكن أن يكمل تطويقاً عربيـاً لأثيوبيا. ووضع كل من الشمال وفتحات جنوب البحر الأحمر تحت السيطرة العربية.

وأنتقـد مؤتمـر وزراء الخارجيـة الإسـلامى الرابع الـذى عقد فى ليبيا فـى آذار/مارس 1973 المحـاولات الإسـرائيلية الرامية إلى توسـيع سـيطرتها على البحر الأحمـر. وقد أدانت الدول الاسـلامية الثمانية والعشـرون أثيوبيا عرضها لمسـاعدة إسرائيل "للسيطرة على البحر الاحمر سياسـياً وعسـكرياً". وعلاوة على ذلك، ألقى المؤتمر دعمة وراء كفاح جبهة التحرير الاريترية ضد أثيوبيا.

وفى الجمعية العاشرة لمنظمة الوحدة الافريقية في أديس أبابا، أيار/مايو 1973، حظى

اقتراح ليبيا بأن توضع العلاقات الأثيوبية- الإسرائيلية على جدول أعمال مؤتمر القمة بتأييد من الجزائر والبلدان العربية الأخرى. كما شن العرب حملة قوية ضد استمرار مقر منظمة الوحدة الافريقية فى أديس أبابا بسبب ما وصفه بومدين Boumedienne الجزائرى بأنه "احراج" بسبب علاقات أثيوبيا الودية مع إسرائيل، وفى ظل مثل هذه الضغوط العربية الشديدة، وأيضاً تمشياً مع سياسة منظمة الوحدة الأفريقية، قطعت أثيوبيا العلاقات الدبلوماسية مع إسرائيل بعد حرب يوم الغفران التى وقعت في أكتوبر 1973. ولم تستأنف الحكومة العسكرية التى تولت السلطة من الامبراطور عام 1974 العلاقات الدبلوماسية. غير أن التقارير أشارت إلى ان الحكومة واصلت أثيوبيا علاقاتها الامنية مع إسرائيل من خلال جلب مستشارين لمكافحة التمرد في عام 1976 من إسرائيل، كما استمرت إسرائيل أيضاً في توريد بعض الاسلحة وقطع الغيار للمعدات الامريكية حتى أوائل عام 1978.

وفى ظل مثل هذه الضغوط العربية الشديدة، وأيضاً تمشياً مع سياسة منظمة الوحدة الأفريقية، قطعت أثيوبيا العلاقات الدبلوماسية مع إسرائيل بعد حرب يوم الغفران التى وقعت في أكتوبر 1973. ولم تستأنف الحكومة العسكرية التى تولت السلطة من الامبراطور عام 1974 العلاقات الدبلوماسية. غير أن التقارير أشارت إلى ان الحكومة واصلت أثيوبيا علاقاتها الامنية مع إسرائيل من خلال جلب مستشارين لمكافحة التمرد في عام 1976 من إسرائيل، كما استمرت إسرائيل أيضاً في توريد بعض الاسلحة وقطع الغيار للمعدات الامريكية حتى أوائل عام 1978.

الخاتمة

كان لقناة السويس تلك الممر المائي الذي يصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر أهمية قصوى بالنسبة لمصر ، والذي تم افتتاحه عام 1869، حيث أنها تسمح بعبور السفن في اتجاهين في نفس الوقت بين كل من أوربا وآسيا، وهو أسرع ممر بحري بين القارتين، وكانت لهذه القناة بالغة الأهمية تأثيرا استراتيجيا على دولة أثيوبيا ،والتي تتمتع بموقع استراتيجي هام، لكونها إحدى الدول الرئيسة في منطقة القرن الأفريقي ذي الأهمية الإستراتيجية، والذي يرتبط بالأمن القومي العربي والمصري وأمن البحر الأحمر وهو أحد الاتجاهات الإستراتيجية الهامة للأمن القومي المصري.

حصلت أثيوبيا على استقلالها عام ١٩٥٢ من بريطانيا، سعت إثيوبيا في ضم إريتريا، وقد ساعدت أمريكا أثيوبيا في تنفيذ مخططها الاستراتيجي بإيجاد منفذ بحري لها على البحر الأحمر على أساس أن العلاقات بينهم ستسمح لأمريكا بالتواجد في تلك المنطقة المطلة

علـى البحـر الأحمر، ونجحت أمريكا في ذلك عندمـا أحيلت القضية بين إثيوبيا واريتريا إلى الأمم المتحدة والتي ناقشتها في اللجنة السياسية في الفترة من الثامن إلى الخامس والعشرين مـن نوفمـبر عـام ١٩٥٠، وكانت أمريكا قد قدمت مشـروع يوصى بإقامة اتحـاد فيدرالي بين إريتريا وإثيوبيا تحت سـيادة التاج الإثيوبي، وقد اسـتغلت أمريكا سـيطرتها على دول أمريكا اللاتينية وكذلك المساعدات التي تقدمها للدول الأوروبية وتم التصويت لصالح مشروع القرار الفيدرالي.

وكانـت الاسـتفادة الإسـتراتيجية الأساسـية الـتي حصلت عليهـا إثيوبيا مـن إريتريا هي الخـروج مـن حصـار الأرض اليابسـة، لتطل على البحر والميـاه المفتوحة. وبعـد أن كانت دولة برية محاصرة ومغلقة أسار الهضبة الإثيوبية أصبحت دولة بحرية لها سواحل تطل على مياه المحيـط الهنـدي عـبر خليج عدن وعلى البحـر الأحمر، وأصبحت إثيوبيا بعـد ضمها لاريتريا تتمتع بالسـيطرة الإسـتراتيجية على مضيق باب المندب" المدخل الجنوبي للبحر الأحمر" وقد جعلت هذه الأهمية إثيوبيا محط الأنظار وصراع القوى الكبرى وإسرائيل.

قائمة المراجع

-الوثائق غير المنشورة:-

-الوثائق الاسرائيلية:-

-ارشيف اسرائيل- وثائق وزارة الشؤون الخارجية:-

-وثائق وزارة الشئون الخارجية باللغة العبرية:-

-أرشيف اسرائيل: وزارة الشئون الخارجية، ملف رقم 12/2559، حوار مع السكرتير الثاني الإثيوبي بلندن، جازيت إلى أ. إيلات، 14 يونيو 1954.

-أرشيف إسرائيل: وزارة الشئون الخارجية، ملف رقم 4/4175، القسم الافريقي إلى وزارة الدفاع، 12 أغسطس 1969.

-أرشيف إسرائيل: وزارة الشئون الخارجية، ملف رقم 5/439، ملاحظات على النقاش حول علاقاتنا مع أثيوبيا إلى جازيت، 27 أغسطس 1972.

-أرشيف إسرائيل: وزارة الشئون الخارجية، ملف رقم 4/4175، أأثيوبيا (تقرير وزارة الخارجية) ، 14 سبتمبر 1967.

-أرشيف إسرائيل: وزارة الشئون الخارجية، ملف رقم 3/3547،العلاقات التجارية والاقتصادية الاسرائيلية- الإثيوبية، 5 يناير 1964.

-أرشيف إسرائيل: وزارة الشئون الخارجية، ملف رقم 3/5319، إثيوبيا-إسرائيل فى أعقاب منظمة الوحدة الافريقية،4 يونيو 1973.

البحوث والدراسات:-

أ-باللغة العربية

- القائمقام أ.ح كمال عبد الحميد، قناة السويس حقائق ووثائق ، أخترنالك، العدد (14)، ب.ت.

ب-باللغة الأجنبية

Correspondent. "Ethiopia and Israel," New Outlook 6, No.8 (57), (October 1963).

أ-المراجع العربية:-

الكتب:-

- عبد العظيم رمضان، الحقيقة التاريخية حول قرار تأميم شركة قناة السويس،

(القاهرة: الهيئة المصرية العامه للكتاب، 2000)

- خالد اسماعيل ، علاقات اسرائيل بالدول النامية عام 1968،(بغداد: وزارة الثقافة والاعلام العراقية ، 1970)

ب- المراجع الاجنبية:-

Ottaway, Marina. Soviet and American Influence in the Horn of Africa - .((New York: Praeger, 1982

Schopen, L., Newcombe, H., et. al Nations on Record: United Nations - General Assembly Roll-Call Votes, 1946-1973 (Ontario: The Canadian .(Peace Research Institute, 1975

Selassie, Bereket H. Conflict and Intervention in the Horn of Africa - . ((New York: Monthly Review Press, 1980

الدوريات:-

الدوريات الأجنبية:-

-.The Washington Post, May 24, 1980

Ethiopia: Israeli Chief of Staff was on Holidays, Says Govt," Africa Di-- .ary, Vol XI, No. 41, October 8-14, 1971

Ethiopia: Foreign Policy Statement," Africa Research Bulletin, Vol. 7,"- .No. 7, Augst 15, 1970

Federation of Arab Republic," Africa Research Bulletin, 9, No. 3, April"- .15, 1972

Conference of Islamic Foreign Ministers", Africa Research Bulletin, 10,"- .No. 3, April 1973

.Arica Research Bulletin 10, No.5, June 15, 1973 -

.Africa South of the Sahara (London: Europa Publications, 1982 -

موقف الدول العربية من أزمة السويس
(سوريا ولبنان نموذجاً)

د/نهلة يس حسن الأنصاري
دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر
جامعة أسوان

بدأت أزمة السويس حين أخفقت الدول الغربية (بريطانيا، فرنسا، الولايات المتحدة) في فهم المتغيرات السياسية في المنطقة العربية. وعندما بدأت الدعوة إلى الوحدة العربية تتصاعد من القاهرة ودمشق وبرزت مصر كلاعب مسيطر في المنظومة العربية شعر الغرب والإسرائيليون بالخطر لا سيما بعد توقيع الأسلحة المصرية-(السوفيتية) التشيكية والسورية - (السوفيتية) التشيكية. لهذا أبلغ الدبلوماسيون الإسرائيليون ساسة الولايات المتحدة بمخاوفهم من تزايد قوة مصر فيما اعتبرت الإدارة الأمريكية أن حصول مواجهة بين مصر وإسرائيل من شأنه أن يكون عقبة رئيسية تواجه الغرب في سعيه لعلاقات جديدة مع الوطن العربي[1].

(1) موقف سوريا ولبنان من أزمة السويس 1956م.

في 26 يوليو 1956 أعلن عبد الناصر تأميم شركة قناة السويس في محاولة تحد لمخططات واشنطن وبريطانيا والبنك الدولي في قهر مشاريع التنمية الاقتصادية عن طريق الرجوع في الوعد بتمويل مشروع السد العالي وكانت واشنطن تريد اعتراف مصر بإسرائيل والصلح معها مقابل عملية التمويل التي تكلف حوالي مليار دولار أمريكي، وقد فُتر الحماس الأمريكي في شهر مارس من عام 1956، بعد فشل مهمة المبعوث الامريكي هندرسون Hnderson في اقناع مصر بتوقيع معاهدة سلام مع اسرائيل[2]، ولكن المشروع حظي بعداء واسع من جانب إسرائيل واللوبي الصهيوني في الولايات المتحدة[3]. وربما كانت الأسباب أيضاً أبعد من ذلك بسبب اعتراف مصر بالصين الشعبية، وعدم رغبة المصالح النفطية الأمريكية تقوية حركة القومية العربية، لأن ذلك سيقوض مصالحها في الوطن العربي، وبسبب ضغط الدعاية الصهيونية التي زعمت أن إنجاز السد العالي من شأنه تقوية الصناعات الحربية في مصر مما يشكل تهديداً خطيراً لأمن إسرائيل مستقبلاً. وبسبب تزعم عبدالناصر الاتجاه القومي في الوطن العربي، وموقفه المعادي لحلف بغداد[4].

لذلك بدأت الأزمة بين مصر والغرب (❖) في شهر يوليو 1956 عندما أمم جمال عبدالناصر شركة قناة السويس وأصبحت شركة مساهمة مصرية رداً على منع المساعدات الاقتصادية من الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا عن مصر[5]. واصطدمت أحلام عبدالناصر بالاستراتيجية الامريكية في منظورها العام إلى المنطقة ككل، كما جاء في مذكرة

الخارجية الامريكية حيث اكدت المذكرة أن " سياسة ناصر" تهدف أساساً إلى تقويض المصالح الأمريكية والغربية عموماً في المنطقة، الأمر الذي لابد أن يؤدي إلى خدمة أهداف الاتحاد السوفيتي ومصالحه هناك[6].

تعالت الإشادة بقرار التأميم من الدول العربية، حتى العراق اجبرته المشاعر القومية على الإعلان أن قرار مصر هو من حقوق السيادة التي تتمتع بها. كذلك أرسل الملك حسين برقية تأييد إلى عبدالناصر وأعرب كل من لبنان وسوريا والسعودية عن تأييده الكامل للقرار[7].

على أية حال، بدأت في يوليو 1956 أوضاع خطيرة ترتسم على الساحة العربية لذا تحركت القوى الوطنية لمواكبة الأحداث. ففي سوريا تسلم صبري العسلي رئاسة الوزارة وأعلن أن هدف حكومته توثيق العلاقات مع مصر، وإيجاد سياسة مشتركة بين البلدين، ودعوة الأقطار العربية لتحقيق وحدة عربية شاملة، وقابل عبد الناصر هذا العرض بالترحاب. هذه السياسة السورية كانت تستجيب لضغط جماهيري كاسح نحو زعامة عبدالناصر والوحدة مع مصر، وساعد هذا التوجه التطورات الداخلية في الجيش السوري الذي حسم مساره نحو مصر. وبعد سماع بيان الحكومة خرجت الجماهير السورية تطالبها بالبدء بخطوات تنفيذية وقدم الطلاب المتظاهرون عرائض مؤيدة أمام المجلس النيابي السوري الذي اتخذ قراراً بالاتحاد مع مصر. وبعد سماع بيان الحكومة خرجت الجماهير السورية تطالبها بالبدء بخطوات تنفيذية وقدم الطلاب المتظاهرون عرائض مؤيدة أمام مجلس النيابي السوري الذي اتخذ قراراً بالاتحاد مع مصر، واعتبر بلسان النائب عبد الكريم زهور "أن مشكلة مصر مشكلتنا ويتوجب علينا أن نوحد خطواتنا مع مصر وأن نمضي معها"[8].

اتسم موقف الرئيس كميل شمعون من اعلان تأميم قناة السويس بعدم الحماس في البداية، فلم يصدر عنه أي تصريح أو بيان، ولكن هذا الموقف تغير بعد تنبيه السفير المصري (عبدالحميد غالب) له بضرورة الجهر بالتأييد للقرار المصري وإرسال برقية بذلك للرئيس جمال عبدالناصر[9]. فقد أبدي شمعون رئيس الجمهورية عن تأييده للرئيس عبد الناصر وقراره، ببرقية جاء فيها " بمناسبة الخطوة المباركة التي خطوتموها بتأميم الشركة المصرية لقناة السويس أرجو أن تتأكدوا من تأييد لبنان الكامل لعمل من صميم السيادة الوطنية، وقد صرح أيضاً الرئيس شمعون بأن القناة جزء لا يتجزأ من مصر، وأن تأميمها هو عمل من اعمال السيادة لا يحق لأحد الاعتراض عليه[10]. وقد أوفد الرئيس شمعون السيد "عادل الصلح" رئيس بلدية بيروت إلى تركيا خلال اجتماعات مؤتمر لندن ليدعو الرئيس التركي "جلال بيار G. Bayar " لتأييد مصر في قضية القناة على أن هذه الجهود باءت بالفشل[11].

وهنـا يحسـن بنـا التوقف عند موقـف الرئيس اللبناني كميل شمعون والتسـاؤل ألا يعتبر هذا الموقف تحولاً عن سياسـته الغربية لاسـيما وأن بريطانيا وفرنسـا وهي دول غربية كانتا أطرافاً رئيسـية في هـذه القضيـة؟ ويذكـر محمود البنا مدير إدارة الشـرق بـوزارة الخارجية اللبنانيـة أن التصريحـات الـتي أدلـي بها الرئيس كميل شـمعون تأييـداً لمصر لم تكن إلا تحت ظـروف خاصـة أهمهـا مجاراة الـرأي العام ثم التخفيف من وقع المقالات التي ينشـرها إميل لحود في تأييد مصر إذ يعتبره أخطر منافسيه، ويردف (البنا) أن الرئيس شمعون كان في قلق بالغ بسبب الانتصارات التي تحققها مصر ورئيسها جمال عبد الناصر، وهكذا فإن ما ذكره لحـود يؤكـد مـا ذهبنا إليه في بداية الحديث عن موقف الرئيس اللبناني من تلكؤه في الإعراب عن موقفه بشكل صريح[12].

أما عن الخطاب السياسـي الذي القاه في عيد ديني (سـيدة التلة) وتأييده لوجهة النظر المصرية، أصدر السفير المصري في لبنان لبعض الصحف أنه يمكن أن يفهم منه أن الاجراءات التي اتخذتها مصر تعتبر تهديداً، ويعتبر السـفير المصري أن مجاراة الرئيس شمعون للرأي العام في الظاهر على الأقل، مردها في المقام الاول إلى الانتخابات القادمة[13].

أمـا موقـف الحكومـة اللبنانية من التأميم فجاء العكس مـن موقف الرئيس شـمعون فقد سـارع رئيـس الـوزراء عبدالله اليافي بأصدار تصريح في اليـوم التالي من القرار جاء فيه " إن الحكومـة اللبنانيـة تؤيـد القرار المصري بتأميم قناة السـويس وأن القرار يعتبر خطوة جريئة برهنـت الحكومـة المصريـة من خلالها على أنها دولة حرة مسـتقلة تعـرف كيف ترد الكيد في نحـور أصحابـه "، وكذلك صرح وزير الخارجية سـليم لحـود بأنه يؤيد خطوة مصر ويعتبر أن لها كل الحق في ذلك لأن القضية قضية سـيادة ولأن الشـركة شـركة مصرية[14]، وقد أدي هذا الموقف لليافي إلى تأليب العناصر المتطرفة عليه من المسيحيين الانعزاليين الذين يتهمونه بأنه " نزل إلى الشـارع" وتخلي عن اتزانه كرئيس حكومة مسـئول، ويري السـفير المصري أن تأييد اليافي يرجع إلى تفكيره في الانتخابات القادمة ولكن يؤكد السفير أن هذا التفكير لا يمنع من القول أن الرجل جدير بكل تشجيع وتأييد[15].

وعندمـا عقـد مجلس النواب اللبناني أول جلسـة لـه بعد قرار التأميـم في 30 يوليو عام 1956 وتقدمـت لجنـة الشـئون الخارجية بالمجلس باقتراحها لتأييد مصـر والذي جاء نصه " إن مجلس النـواب – إذ يقـرر الجهـود الجبارة التي تنزلها الشـقيقة العزيزة مصر في تدعيم اسـتقلالها سياسـياً واقتصاديـاً ويتوجه إلى الرئيس عبدالناصـر بتهانيه الحارة على الخطوة الجريئة التي خطتها مصر في تأميم شـركة قناة السـويس ويؤيده متمنياً لمصر إطراد النجاح

والتوفيق "[16]. وقد أيد عبدالله اليافي رئيس الوزراء هذا الاقتراح مؤكداً أن حكومته مقتنعة بصواب القرار المصري، وحذر الغرب من مغبة أية خطوة مرتجلة توجه نحو مصر معتبراً أن هذه الخطوة موجهة للعرب جميعاً[17]، وقد صدق مجلس النواب اللبناني على هذا الاقتراح بالإجماع وقد انبري أعضاؤه في تأييد القرار المصري[18].

لقي التأميم تأييداً مطلقاً من الشعب اللبناني تمثل في مظاهرات كبري طافت مختلف أنحاء لبنان لم تقتصر على العاصمة بيروت فقط، ففي طرابلس تزعم محافظ المدينة وأعيانها مظاهرة هتف من خلالها المتظاهرون بحياة الرئيس جمال عبدالناصر وهدد فيها الخطباء بتخريب منشآت شركات البترول الأجنبية في حال ما إذا تعرضت مصر لأي ضغوط من الدول الغربية، وقامت مظاهرات ايضاً في صيدا، والنبطية (جنوب لبنان) وزحلة[19]، وفي 16 أغسطس في مؤتمر لندن شهدت لبنان إضراباً عاماً ومظاهرات حاشدة تأييداً لمصر، ففي بيروت أغلقت المتاجر والمكاتب والمصالح الحكومية أبوابها وسارت الجماهير في مختلف أنحاء العاصمة وفي ساحة البرلمان أعلنت تأييدها للقرار المصري من مختلف القوي الرسمية والشعبية، وفي طرابلس خرجت مظاهرة ضخمة قدر عددها بثمانية آلاف متظاهر[20].

وفي الصحافة اللبنانية فقد أحاطت قرار التأميم بالاهتمام البالغ حيث حفلت صفحاتها بالافتتاحيات والأنباء والمقالات والتعليقات التي حملت معاني التأييد للقرار والإعجاب بشجاعة الرئيس عبد الناصر[21]، ولكن قليلاً من الصحف اللبنانية قد شذت عن التأييد الجارف لمصر كصحيفة العمل – لسان حال حزب الكتائب وبعض الصحف الصادرة باللغة الفرنسية كصحيفةLe Soir المساء[22].

أما موقف الأحزاب اللبنانية فقد بادرت بالتعبير عن تأييدها لقرار التأميم فقد أرسل حسين العويني – رئيس مؤتمر الأحزاب والهيئات والشخصيات في لبنان – برقية تأييد للرئيس جمال عبدالناصر، وبعثت الهيئة الوطنية برئاسة الدكتور محمد خالد برقية إلى دول مؤتمر باندونج للوقوف بجانب مصر في قرارها[23]، وأما حزب الكتائب فقد حرص على إظهار تأييده لمصر حيث زار رئيسه بيار الجميل السفارة المصرية حيث أبلغ السفير المصري تأييد حزبه لقرار التأميم[24]، وقام حزب النجادة بتنظيم مظاهرة كبري اخترقت الشوارع الرئيسية في بيروت حاملة الأعلام المصرية، وقد ذهب رئيس الحزب "عدنان الحكيم " إلى السفارة وأبلغ تأييد حزبه وأما حزب التحرر برئاسة رشيد كرامي قد دعي الطرابلسيين بالقيام بمظاهرة كبري لتأييد مصر وقام أعضاؤه بجمع توقيعات التأييد من الأهالي تمهيداً لإرسالها للقاهرة[25].

وبسبب تصاعد وتيرة الأحداث المتجهة نحو الحرب، عقد في دمشق المؤتمر الشعبي العربي في 19 سبتمبر وتمثلت فيه الأحزاب والهيئات السياسية من مختلف الدول العربية، وكان هدفه "نصرة مصر" وانتخب حميد فرنجية رئيساً للمؤتمر. وفي 25 سبتمبر 1956 التقى الرئيس شمعون برئيس الحكومة ووزراء وقائد الجيش وطلب منهم درس الاتفاق العسكري مع سوريا "في ضوء التطورات الإيجابية التي طرأت على الاتصالات الخاصة به". وقامت حملة عربية في 27 سبتمبر محورها مصر – سوريا – السعودية على الحكم اللبناني لعدم ثقتهم بإخلاص لبنان في قضية قناة السويس وسعيه إلى إشراك تركيا والأردن والعراق في حل أزمة القناة، ومشاركة تركيا والعراق في إدارة القناة[26].

وبعد الاعتداءات الإسرائيلية على الأردن قام فؤاد عمون الأمين العام لوزارة الخارجية اللبنانية في 28 سبتمبر بزيارة دمشق لتنسيق التعاون العسكري بين الدول العربية التي لها حدود مشتركة مع إسرائيل. واقترحت سوريا تدخلاً عسكرياً جماعياً من الدول الثلاث: لبنان، سوريا، مصر. وحاول لبنان إقناع سوريا بقبول تدخل عسكري عراقي إلا أنها رفضت واكتفى بأخذ قرارات دبلوماسية.

على أيه حال، مع تصاعد أزمة قناة السويس وبلوغها شفير الحرب، أصبح السؤال المطروح هو كيف واجه لبنان تلك المرحلة وكيف كانت حالة البلاد الداخلية؟ لقد واجه لبنان الرسمي المرحلة بطريقة سيئة فالشعب اللبناني كان منقسماً على نفسه. في المقابل كانت قوى المعارضة السياسية تكبر وتتحد في ظل تأييد فعال. ومع تصاعد نفوذ مصر كان لا بد للبنان أن يتأثر في وحدته الوطنية المبنية على الطائفية وقراءاتها للحدث. وما ساعد الوضع في لبنان أن يتفاقم ويصاب بعزلة عربية منطلقات المشاريع التي تحركت بها المعارضة السورية بحرية في الساحة اللبنانية لقلب نظام الحكم في سوريا. هذه العوامل منعت لبنان من توثيق علاقاته بالمحيط العربي ونُظر إليه وإلى قادته نظرة معادية للخط العربي[27].

وقد شارك لبنان بشكل إيجابي في نشاط اللجنة السياسية للجامعة العربية لدعم موقف مصر وكثّف حضوره في أعمال اللجنة واجتماعاتها بدءاً من 5 اكتوبر، وقد اجمعت على أن الأزمة القائمة بشأن قناة السويس تعني البلاد العربية بأجمعها، وأنها ترفض وسائل الضغط العسكري على مصر والدول العربية، واعلنت مساندتها لأية خطوة إيجابية من شأنها الوصول إلى حل سلمي لا يتعارض مع سيادة مصر الوطنية والصالح القومي العربي ويتفق وميثاق الأمم المتحدة وأكدت اللجنة على إجماع الدول العربية للدفاع عن حقوقها المشروعة ضد أي عدوان[28].

أما سوريا فشهدت انعكاسات للصراع الدولي وتصاعد أزمة مصر في ساحتها السياسية. فثمة قطاع قوي من الرأي العام السوري في أوساط الجيش واليسار يدعو إلى علاقة أوثق مع مصر فيما بعض الوزراء منائون لها وخاصة أعضاء حزب الشعب الموالي للعراق، الذين نظموا أنفسهم تحسباً للجيش لقيام بمحاولة انقلاب، وسعوا إلى توجيه نداء لتدخل عسكري عراقي في سوريا. أما الجبهة الوطنية القومية فرأت أن الحرب على الشيوعية حرب مع عدو مصطنع، فأعداء المنطقة ليسوا الاتحاد السوفياتي ومنظومته الشيوعية بل إن المعركة مع الأحلاف العسكرية التي يسعى الغرب لتحقيقها في المنطقة، حرب لحركة التحرر العربية القومية ومنعها من تحقيق الإصلاحات الاشتراكية العربية في سوريا[29].

(2) موقف سوريا ولبنان من العدوان الثلاثي.

على أثر هذه الازمة وقع العدوان الثلاثي على مصر ففي 29 اكتوبر 1956 بدأ العدوان على مصر من جانب بريطانيا وفرنسا وإسرائيل رغم قرار مجلس الأمن بحل مشكلة القناة بالطرق السلمية[30]، حيث بدا الجيش الإسرائيلي هجومه على سيناء وقطاع غزه، وكان التحرك الإسرائيلي مفاجئ لجمال عبد الناصر، ولم ير سبباً لذلك وخاصة في هذا التوقيت، فقد كان الموقف على خطوط الهدنة المصرية هادئا، وفي اليوم نفسه طلب مندوب الولايات المتحدة الأمريكية من رئيس مجلس الأمن عقد اجتماع عاجل لاتخاذ خطوات لوقف العمل العسكري الإسرائيلي ضد مصر ولكن بريطانيا وفرنسا قاما باستخدام حق النقض " Vito" لأول مرة لرفض هذا المشروع[31]. والحقيقة أن الرئيس كميل شمعون كان على علم باحتمالية وقوع هذا الاعتداء على مصر، فقد سلم السفير البريطاني في 6 سبتمبر 1956 للرئيس شمعون مذكرة شخصية من سلوين لويد وزير خارجية بريطانيا يوضح فيها وجهة النظر البريطانية في مسألة قناة السويس ونصح فيها ببذل الجهد لدي الرئيس جمال عبد الناصر ليكون معتدلاً في موقفه وتطرقت المذكرة ايضاً إلى احتمال قيام إسرائيل بالاعتداء على مصر أو بلد عربي آخر، وأكد شمعون أن في حالة قيام إسرائيل بمثل هذا الاعتداء لن تتواني بريطانيا في الدفاع عن حدود لبنان[32].

وعندما بدأ الاعتداء (❖) اندلعت مظاهرات شعبية صاخبة جابت ربوع لبنان منددة بالاعتداء، الذي وصف بالغاشم، وألقيت متفجرات على النوادي البريطانية في بيروت[33] . وعلى المستوي الرسمي فقد استنكرت حكومة لبنان الاعتداء، وفي 2 نوفمبر عقد اجتماع كبير في سراي الحكومة، تمثلت فيه جميع الأحزاب والنقابات والشخصيات اللبنانية حيث

دعـا الرئيـس اللبنانـي كميـل شمعـون إلى توحيد الصـف العربي مـن أجل مسـاندة الحكومة المصريـة والشـعب المصـري في محنته، وطالب الدول العربية بتناسـي الخلافـات لمواجهة هذه الأحـداث، وفي نفـس الخطاب أعلن عن دعوة ملوك ورؤسـاء الدول العربية إلى اجتماع عاجل من أجل اتخاذ التدابير اللازمة لمواجهة الموقف ثم اتخذ المجتمعون في المؤتمر القرار التالي: " إن الهيئـة المجتمعـة في السـراي الكبـير الممثلة في مختلف الأحزاب والنقابات والشـخصيات اللبنانية لأجل توحيد الصفوف والجهود تستنكر العدوان المشترك على مصر وتتمني أن يتخذ مجلس النواب ما يراه مناسباً وضرورياً من قرارات تأييداً لمصر والقضية العربية[34].

وقـد قوبل الهجوم الإسـرائيلي بغضـب داخل مجلس النواب اللبنانـي وقام بعض النواب بطـرح قلقهـم من هذا الاعتداء وقال النائب " غسـان تويـني" في مجلس النواب أن " الاعتداء الإسرائيلي على الشقيقة الكبرى مصر ليس كسائر الاعتداءات التي سمعناها في السابق انما هـو هجـوم حربي مركزي، وحيال هذا الهجوم يترتب على عاتق الحكومات والشـعوب العربية واجبات ضخمة " وقد اجابهم رئيس الوزراء عبدالله اليافي بأن حكومته تجري مشاوراتها مع باقـي الـدول العربية وأنها تؤكـد ارتباطها بالضمان الجماعي وأنها سـتقوم بواجباتها في هذا الشأن[35]. وقد عقد مجلس النواب اللبناني جلسة خاصة بالعدوان حيث أعلن النواب تأييدهم لمصر وقد طالب النائبان بشير العثمان وعبدالله الحاج بقطع العلاقات مع بريطانيا وفرنسا، وقد وصف في الجلسة رئيس الوزراء عبدالله اليافي العدوان بالإجرامي وأكد على مشابهة هذا العمل بالأعمال الهتلرية والموسولينية، وقد أعلن موافقته مع أعضاء المجلس على القرار الذي نص على " أن العدوان على مصر من قبل قوات بريطانيا وفرنسا خرق لمبادئ الأمم المتحدة، ومجلـس النواب إذ يؤيد الشـقيقة مصر في نضالها ويشـجب هذا العـدوان الأثيم، ويطلب من الحكومة اتخاذ التدابير التي تُرتبها على لبنان واجبات الأخوة بمقتضي ميثاق الأمم المتحدة وميثـاق الجامعـة العربيـة والضمان الجماعي العربي[36]، ولكن سياسـة عبدالله اليافي قد ألبت عليه الرئيس شمعون والذي سعي في عزله وإحلال سامي الصلح محلة[37].

وقد أبرق " عادل عسيران" رئيس المجلس بنص القرار إلى رؤساء الدول العربية ووزراء خارجيتهـا وإلى دول هيئـة الأمـم المتحـدة، كما وافق المجلس بالإجمـاع في 6 نوفمبر على فتح اعتماد بمبلغ قدره مليون ليرة للهلال الأحمر المصري، وأبلغت الحكومة المصرية بذلك القرار عـن طريـق السـفير اللبنانـي في القاهرة بناء على تعليمات حكومتـه[38]. ولم يقتصر الأمر على ذلك، بل اسـتدعي الرئيس شمعون سـفير بريطانيا وفرنسـا وطالبهما بجلاء القوات المعادية عـن الاراضـي المصريـة فـوراً دون قيـد أو شـرط، وحذر الـدول الكبرى من العواقـب الوخيمة

التي قد تترتب على هذا العدوان[39]، وكذلك وجه الرئيس اللبناني رسالة إلى الرئيس "جمال عبدالناصر" أكد فيها إدانة لبنان لهذا العدوان وضرورة تضامن العرب وتكاتفهم مع مصر في محنتها[40]، وكذلك حاولت كسب تأييد الدول الصديقة لمساندة مصر في موقفها إزاء الاعتداء البريطاني–الفرنسي فقد أرسلت وزارة الخارجية اللبنانية في نوفمبر برقية إلى سفيرها لدي الفاتيكان بالسعي لدي قداسة البابا حتي يوجه نداءاً خاصاً يدعو فيه إلى وقف الاعتداء والعمليات العسكرية في مصر، ويبذل المساعي مع الدول الكبرى للوصول إلى هذه الغاية، وقامت لبنان بهذه المحاولة أملاً في استثمار النفوذ الديني الذي يتمتع به البابا في العالم الغربي[41].

وقد أرسلت الخارجية اللبنانية إلى جميع بعثاتها في الخارج بالتوجيهات التالية: استنكار العدوان وتأييد مصر تأييداً تاماً وفقاً لالتزاماتها بموجب ميثاق الجامعة العربية والضمان الجماعي والأمم المتحدة، وقف القتال بصورة نهائية وذلك بسحب القوات الإسرائيلية فوراً وراء خطوط الهدنة وكذلك القوات البريطانية والفرنسية خارج مصر، والقبول مبدئياً بالقوات الدولية شريطة أن يتمركز على خطوط الهدنة، مع التحفظ فيما يتعلق بطريقه تشكيله وتحديد مهمته ومده بقائه، والتنسيق مع مصر في ايجاد حل عملي ونهائي لقضية القناة يتفق مع المبادئ الستة التي أقرها مجلس الأمن[42].

وفي 13 نوفمبر، عقدت في بيروت القمة العربية بناء على دعوة الرئيس اللبناني لبحث سبل وقف العدوان، والاتفاق على ما يجب عمله لدعم مصر في دفاعها المجيد على سلامة اراضيها وسيادتها وكذلك لتوحيد السياسة والجهود حرصاً على المصلحة العربية المشتركة[43]. وكان المؤتمر قد عقد أولي جلساته الثلاث في صباح يوم 13 نوفمبر عام 1956 وفيما رحب الرئيس شمعون بالملوك والرؤساء العرب، ودعاهم إلى اتخاذ سياسة موحدة لمواجهة الاحداث العربية والدولية، وأبدي أسفه لأن الظروف منعت الرئيس عبدالناصر من الحضور، وفي الجلسة تحدث الرئيس السوري شكري القوتلي الذي دعا الحضور إلى الوقوف دقيقة حداداً على أرواح الشهداء، وبعد كلمة القوتلي رفعت الجلسة الأولي للمؤتمر[44]. وبعد رفع الجلسة الأولي اجتمعت اللجنة الفرعية للمؤتمر برئاسة رئيس الوزراء عبدالله اليافي وقد طرح في هذا الاجتماع موضوع قطع العلاقات مع بريطانيا وفرنسا على دائرة البحث وعندما لم تستطع اللجنة اتخاذ قرار في هذا الشأن فإنها رفعته إلى الملوك والرؤساء العرب لاتخاذ القرار المناسب[45]، وفي المساء عقد الاجتماع الثاني لمؤتمر ملوك ورؤساء العرب وقد استغرق سبع ساعات للبت في أمر قطع العلاقات مع بريطانيا وفرنسا وتمثله مصر وسوريا

والسعودية والأردن، والثاني: يري قطعها مع فرنسا فقط ويمثله العراق، أما الاتجاه الثالث فيري الاحتفاظ بالعلاقات مع بريطانيا وفرنسا وعدم قطعها ويمثله الرئيس اللبناني كميل شمعون، وقد انتهت هذه الجلسة دون الاتفاق على شيء. وفي اليوم التالي عقدت الجلسة الثالثة وفيها حاول ملوك ورؤساء العرب ضم لبنان والعراق إلى الأكثرية المطالبة بقطع العلاقات مع بريطانيا وفرنسا ولكن حال تصلب الموقفين اللبناني والعراقي دون ذلك، حينئذ خرج المؤتمر بقرار توافقي يدعم مصر وفي الوقت ذاته لا يتعرض لقضية قطع العلاقات حيث تضمن القرار الصادر عن المؤتمر ضرورة تنفيذ قرارات الجمعية العامة التي اتخذت من 2 إلى 7 نوفمبر عام 1956، وفي حال رفض بريطانيا وفرنسا الجلاء عن مصر ورفض إسرائيل سحب قواتها إلى ما وراء خطوط الهدنة[46]، اعتبرت بريطانيا وفرنسا وإسرائيل مسئولة بالتضامن عن استمرار الاعتداء وحينئذ تباشر كل من الدول الممثلة في هذا المؤتمر فوراً كل فيما يخصها وعملاً بحق الدفاع المشروع عن النفس تطبيق أحكام المادة الحادية والأربعون من ميثاق الأمم المتحدة واتخاذ التدابير الفعالة التي تسمح بها أقصي إمكانياتها وفقاً لالتزاماتها بمقتضي المادة الثانية من معاهدة الدفاع العربي المشترك، وضرورة عزل قضية السويس عن الظروف التي رافقت العدوان ومعالجتها بالمفاوضات السلمية داخل نطاق الأمم المتحدة وعلى أساس معاهدة 1888 (❖) [47]، ووضع حلول تتفق ومقتضيات سيادة مصر وكرامتها.

ويقول سامي الصلح وكان خارج الحكومة " ان المؤتمر اتخذ قرارات مهمة تشجب العدوان وتدعم مصر كلياً، إلا أن مشكلة خطيرة كادت أن تفشل المؤتمر ألا وهي مقاطعة بريطانيا وفرنسا، وكانت سوريا والسعودية ومصر قطعوا علاقاتهم بالدولتين، والعراق والأردن قطعتا العلاقات مع فرنسا فقط، وفي لبنان هدد وزيران بالاستقالة (❖) فظهر الانشقاق الحكومي؛ لأن الرئيس شمعون لا يود قطع العلاقات لأن المسألة صارت تتعلق بتحرير مصر من الجيوش الأجنبية، وذكر سامي الصلح أن اليافي أصرّ على الاستقالة لكنه أجلها بسبب وساطة الملك سعود والرئيس شكري القوتلي. وأثر ذلك، كلف الرئيس اللبناني "سامي الصلح " وكان ذا شعبية في الاوساط الإسلامية، بتأليف حكومة جديدة، وأسند منصب وزير الخارجية إلى " شارل مالك " المعروف بولائه للغرب[48].

وكان السفير المصري عبد الحميد غالب حاضراً المؤتمر ولم يطلب شيئاً حول قطع العلاقات مع الغرب، وقد ادي انقسام الرأي العام اللبناني حيال أزمة قطع العلاقات مع الغرب إلى الانقسام إلى فريقين، فالفريق الرافض للقطيعة مع الغرب يمثل الأغلبية الساحقة

من المسيحيين الذي كان يعتقد أن مثل هذا التوجه من شأنه تعريض مصالح لبنان إلى نتائج سلبية، وجره إلى أزمة من الصعب التغلب عليها، أما الفريق الآخر، كان يري أنه لا يجوز الإبقاء على علاقات دبلوماسية مع بلدين اعتديا على مصر، علماً أن الرئيس عبدالناصر لم يطلب قطع هذه العلاقات لا قبل القمة ولا بعدها[49].

ولا يبدو أن موقف كميل شمعون كان غريباً نظراً لارتباطاته بالدول الغربية، وأما ما قام به من شجب وإدانة لم يكن من قبيل المناورة ومجاراة للتيار الإسلامي في لبنان والرأي العام العربي، وقد لقي موقفه استحساناً في الدول الغربية خاصة الولايات المتحدة، التي أعلنت تقديرها لجهود لبنان إزاء أزمة الشرق الأوسط، ووعدت بحماية أمن لبنان وضمان استقراره ضد أيه أخطار خارجية وخاصة الخطر الشيوعي[50]. وقد تسبب موقف شمعون في حدوث اضطرابات ومظاهرات في لبنان، وخاصة من الطوائف الإسلامية ذات الميول العربية وأدي ذلك إلى توتر في العلاقات مع الموقف المصري لتهدئة الرأي العام اللبناني والعربي، ففي أثناء انعقاد جلسات الجامعة العربية في 18مارس 1957 اقترح خليل تقي الدين سفير لبنان في القاهرة ومندوبها لدي الجامعة إرسال برقية باسم المجلس للرئيس جمال عبد الناصر للتهنئة على انسحاب القوات الإسرائيلية من الأراضي المصرية[51]. وفي 21 مارس أيد الوفد اللبناني قرار اللجنة السياسية للجامعة العربية بتأييد مذكرة مصر التي قدمت إلى الأمم المتحدة في يوم 18مارس 1957 وأوصت اللجنة باتخاذ هذا القرار، وشارك لبنان في صياغة هذا القرار، الذي جاء مقتضياً وصريحاً، ونص على تأييد دول الجامعة موقف مصر في تمسكها بالسيادة الكاملة على قناة السويس، التي هي جزء لا يتجزأ من أراضيها، وما يترتب على هذه السيادة من حقوق، على أن تكفل حرية الملاحة في القناة على اساس اتفاقية القسطنطينية 1888 والمبادئ التي أبلغتها في الثامن عشر من مارس حكومة مصر إلى الدول المعنية، وتأييد مصر تأييداً تاماً في موقفها من قطاع غزة تنفيذاً لاتفاقية الهدنة، والتمسك بجميع حقوق العرب المشروعة في مياههم الإقليمية[52].

أما الشعب السوري قد أحرق ثلاث مؤسسات فرنسية في مدينة حلب، لكن عبدالناصر لم يرد توريط الجيش الأردني ولا السوري في القتال مع إسرائيل بعد أن تكشفت أمامه أبعاد العدوان ومراميه. فمطامع إسرائيل في الأردن لم تكن خافية كما كانت هناك خطة حُبكت بالتواطؤ مع أطراف سورية لضرب سوريا في الوقت ذاته الذي حدد لغزو مصر. لذا طالب عبدالناصر سوريا والأردن بالحذر وحمل شعبه وزر الدفاع عن مصر وحرية الأمة العربية. إلا أن الشعب السوري رفض إلا المشاركة في المعركة فتحرك دون انتظار قرار الحكومة السورية.

وفي اليـوم الثالـث للعدوان كانت الطائرات البريطانية تقصف إذاعة القاهرة و"صوت العرب" حتـى سـكت البـث منها لفـترة، عندما أخـذت الإذاعة السـورية علـى الفور مبادرتهـا وارتفع صوتها من دمشـق يقول :"هنا القاهرة"، وبث الموسـيقى العسـكرية وأذاعت البرقيات الواردة وأخبار المعارك، وحفزت الأمة العربية لخوض المعركة إلى جانب مصر[53].

وهكذا يتضح مما سبق أن قرار التأميم والاعتداء المسلح على مصر قد أدي إلى سقوط قنـاع الرئيـس شمعـون الـذي طالما دافـع ظاهرياً عن حق مصـر في التأميم وفي صـد العدوان وكشفت عن ميوله الغربية.

الهوامش:-

1 غسان عيسى: العلاقات اللبنانية السورية، ط1، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، لبنان، 2007 ، ص 341 .

2 F. R، 1955-1957، vol. xv، Anderson talks with Nasser incoming telegrams January، 1، March، 12، 1956. P. p1-351.

3 جايل ماير: الولايات المتحدة وثورة يوليو 1952 (1958-1952) ، ترجمة عبدالرءوف أحمد عمرو، سلسلة تاريخ المصريين (131) ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1998، ص 268.

4 F. R، 1958-1960، vol. xl، Memorandum، of conversation، department of state Washington, July. 19. 1956. p. 872 .

5 F. R، Suez crisis. July، 28-december – 1931-1956-vol، X. vl، initial u. s. re action to Egyptian nationalization of the Suez Canal company، July 27. July 28. p.1.

6 F. R، 1955-1957، vol. xv، Memorandum from the Assistant Secretary of state for near Eastern. South Asian and African Affairs to the secretary of state، Washington، July، 17، 1956، p. p849-851.

7 غسان عيسى: المرجع السابق، ص345.

8 المرجع السابق، ص 346.

9 وثائق وزارة الخارجية المصرية (ارشيف بلدان): محفظة 42، ملف 227/7/1 ج5، كتاب من الوكيل المساعد للشئون السياسية في بيروت إلى وكيل وزارة الخارجية، بشأن تعليقات على مواقف بعض الشخصيات اللبنانية من قضية السويس، 22/8/1956.

10 الأهرام: العدد 25449، 8/8/1956.

11 وثائق وزارة الخارجية المصرية (أرشيف البلدان): محفظة 43، ملف رقم 227/7/3 ج2، كتاب من القائم بالأعمال بالنيابة بسفارة مصر في تركيا إلى وكيل أول وزارة الخارجية الدائم بشأن موقف تركيا من تأميم شركة قناة السويس، 23/8/1956.

12 حسين السيد: العلاقات السياسية بين مصر ولبنان 1958-1943، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2011، ص149.

13 وثائق وزارة الخارجية المصرية (ارشيف بلدان): ، محفظة 42، ملف 227/7/1 جـ5، كتاب من الوكيل المساعد للشئون السياسية في بيروت إلى وكيل وزارة الخارجية، بشأن تعليقات على مواقف بعض الشخصيات اللبنانية من قضية السويس، 22/8/1956.

14 نفس المصدر، محفظة 43، ملف رقم 227/7/1ج6، كتاب السفير المصري في لبنان إلى وكيل وزارة الخارجية، بشأن قرار تأميم القناة في 26 يوليو 1956 وصداه في لبنان، 20/8/1956.

15 وزارة الخارجية المصرية (أرشيف بلدان): محفظة 42، ملف 227/7/1 جـ5، كتاب من الوكيل المساعد للشئون السياسة في بيروت إلى وكيل وزارة الخارجية، بشأن تعليقات على موقف بعض الشخصيات اللبنانية من قضية قناة السويس، 22/8/1956.

16 مضابط مجلس النواب اللبناني: الدور التشريعي الثامن، العقد الاستثنائي الأول، الجلسة الرابعة عشر، 30/7/1956، ص2073، وانظر ايضاً جامعة الدول العربية دور الانعقاد العادي الخامس والعشرين، الجلسة الخامسة، 12/8/1956، ص335.

17 وثائق وزارة الخارجية المصرية (أرشيف البلدان): محفظة 43، ملف رقم 227/7/1ج6، كتاب من السفير المصري في لبنان إلى وكيل وزارة الخارجية بشأن قرار تأميم القناة في 26 يوليو 1956 وصداه في لبنان، 30/8/1956.
18 مضابط مجلس النواب اللبناني، مصدر سابق، ص2074 2077-.
19 وثائق وزارة الخارجية (أرشيف البلدان): محفظة 43، ملف رقم 227/7/1ج6، كتاب من السفير المصري في لبنان إلى وكيل وزارة الخارجية بشأن تعليقات على مواقف بعض الشخصيات اللبنانية من قضية التأميم، 22/8/1956.
20 الأهرام: العدد 25446، 5/8/1956.
21 وثائق وزارة الخارجية (أرشيف البلدان): محفظة 43، ملف رقم 227/7/1ج6، كتاب من السفير المصري في لبنان إلى وكيل وزارة الخارجية بشأن قرار تأميم القناة في 26 يوليو 1956 وصداه في لبنان، 20/8/1956.
22
الشخصيات اللبنانية من قضية التأميم، 22/8/1956.
23 نفس المصدر، كتاب من السفير المصري في لبنان إلى وكيل وزارة الخارجية، بشأن قرار تأميم القناة في يوليو 1956وصداه في لبنان، 20/8/1956.
24 نفس المصدر، تقرير من ملحق السفارة (جمال الدين عفيفي) إلى وكيل وزارة الخارجية، بشأن حزب الكتائب اللبنانية، 20/10/1956.
25 الأهرام: العدد 25441، 31/7/1956.
26 غسان عيسى: مرجع سابق، ص ص349
27 المرجع السابق، ص 350.
28 جامعة الدول العربية: دور الانعقاد العادي السادس والعشرين، الجلسة الأولي، 15 أكتوبر 1956، ص 273.
29 غسان عيسى: المرجع السابق، ص 350.
30 Albert Hourani ,A History of the Arab people faberand faber، first published، London، 1991. p. 368.
31 رشا على: وزارة الخارجية المصرية (1954-1970) ، رسالة ماجستير، غير منشورة، قسم التاريخ، كلية الآداب، جامعة المنوفية، 2012، ص 107.
32 وثائق وزارة الخارجية المصرية (ارشيف بلدان): محفظة 43، ملف رقم 227/7/1 ج6، مذكرة من السفير بلبنان إلى وكيل وزارة الخارجية، بشأن مذكرة من وزير خارجية بريطانيا إلى الرئيس شمعون 11/9/1956.
33 وثائق وزارة الخارجية المصرية (الأرشيف السري الجديد): محفظة 317، ملف 55/10/4، خطاب فخامة الرئيس الأستاذ كميل شمعون في مؤتمر السراي في 2/11/1956، ضمن كتاب السفارة اللبنانية بالقاهرة إلى وكيل وزارة الخارجية المصرية، بدون عنوان، 20/12/1956.
34 وثائق وزارة الخارجية المصرية (الأرشيف السري الجديد): محفظة 317، ملف 55/10/4، خطاب فخامة الرئيس الأستاذ كميل شمعون في مؤتمر السراي في 2/11/1956، ضمن كتاب السفارة اللبنانية بالقاهرة إلى وكيل وزارة الخارجية المصرية، بدون عنوان، 20/12/1956.
35 مضابط مجلس النواب اللبناني: الدور التشريعي الثامن، العقد العادي الثاني، الجلسة الثالثة،

30 اكتوبر 1956، ص34-33.

36 مضابط مجلس النواب اللبناني: العقد الثاني، الجلسة الخامسة، 2/11/1956، ص ص 66-77.

37 وثائق وزارة الخارجية المصرية (الأرشيف السري الجديد): محفظة 61، ملف 3/6/3 سري، كتاب من السفير المصري في لبنان إلى وكيل وزارة الخارجية بشأن موقف حزب الكتائب ووزارة اليافي، 7/12/1956.

38 نفس المصدر: محفظة 319، ملف 5/10/4، برقية الرئيس عسيران إلى دول الأمم المتحدة، ضمن كتاب السفارة اللبنانية بالقاهرة إلى وزارة الخارجية المصرية، 20/12/1956. وانظر ايضاً مضابط مجلس النواب اللبناني 1956، الدور التشريعي الثامن، العقد العادي الثاني، الجلسة السادسة، 6/11/1956، ص92.

39 وثائق وزارة الخارجية المصرية (الأرشيف السري الجديد): محفظة 319، ملف 5/10/4، من السفارة اللبنانية بشأن مساعي الرئيس شمعون أثناء العدوان الثلاثي على مصر، ضمن كتاب السفارة اللبنانية بالقاهرة إلى وزارة الخارجية المصرية، 20/12/1956.

40 نفس المصدر، من السفارة اللبنانية بشأن رسالة شمعون إلى عبدالناصر، 8/11/1956، ضمن كتاب السفارة اللبنانية بالقاهرة إلى وزارة الخارجية المصرية، 20/12/1956.

41 نفس المصدر، برقية من الخارجية اللبنانية إلى السفارة اللبنانية بالفاتيكان، ضمن كتاب السفارة اللبنانية بالقاهرة إلى وزارة الخارجية المصرية، 20/12/1956.

42 مؤتمرات القمة العربية: قراراتها وبياناتها 1990-1946، قمة بيروت، 14-13 نوفمبر 1956، إعداد مكتب الأمين العام 1990، ص25، ص26.

43 Elie Podeh: The struggle over Arab hegemony after the Suez crisis، Middle Eastern studies، volume 29 number 1، January 1939، Frank Cass، London، p. p. 96. 97.

44 حسين السيد: مرجع سابق، ص 162.

45 مضابط مجلس النواب اللبناني، الدور التشريعي الثامن، العقد العادي الثاني، الجلسة السابعة، 27/11/1956، ص107.

46 حسين السيد: مرجع سابق، 163، ص 164.

47 بدوي عبيد واعر علواني: مرجع سابق، ص 62.

48 Hitti، Philip ,A short History of Lebanon St. Martin's press، New York، 1965، p. 231.

49 Ann Williams: Britian and France in the Middle East and North Africa 1914 -1967. Macmilaan London 1968.، p. 135.

50 F. R، 1955-1957، vol، XIII، tel، No، 1880، from the department of state، to the embassy in Lebanon، Washington، November، 23، 1956، p193.

51 جامعة الدول العربية: دور الانعقاد العادي السابع والعشرين، الجلسة الاولي، 18 مارس 1957، ص11.

52 نفس المصدر، الجلسة الثانية، 21مارس 1957، ص ص 30- 32.

53 غسان عيسى: المرجع السابق، ص 350.

خامساُ:
القناة من التطهير إلى التطوير

قناة السـويس بين التطهير والتطوير

1956-1967

د. فايزة محمد محمود خطاب

تعـد قنـاة السـويس أهم ممر ملاحي في الشـرق الأوسـط ومن أهم الممـرات الملاحية في العالم, ولطالما كانت موضع تنافس الدول الكبرى عبر مر العصور, لما تملكه من موقع جغرافي متميز، يجعلها من أهم القنوات الملاحية في العالم، كما تعد القناة أقصر طريق مائي يربط بين الشرق والغرب، وأيضا بين الشمال والجنوب مقارنة بالطريق القديم طريق رأس الرجاء الصالح.

ارتبط التاريخ المصري الحديث أشـد الارتباط بقناة السـويس؛ ففي منطقة القناة دارت أحداث هذا التاريخ بل وتشـكلت وقائعه طبقا لتطور أهمية قناة السـويس، فحين نتحدث عن قناة السويس فإننا نتحدث عن التاريخ المصري والتاريخ العربي الحديث والمعاصر.

قناة السـويس كانت ولا تزال محط أنظار العالم ومطمع ومطمح الدول الكبرى نظراً لما تمتلكه من موقع اسـتراتيجي هام، فهي تعد الشـريان الرئيسـي للملاحة البحرية بين قارات العالم، وأقصر الطرق المائية، حيث تعمل على توفير الوقت والوقود لدول العالم، وتمثل القناة عاملا متميزا ومؤثرا ورئيسـيا سـواء على المسـتوى المحلى أو الدولي، مما كان له أكبر الأثر في توجيه السياسة الداخلية والخارجية محلياً ودولياً لمصر ولكثير من الدول.

ويمثل عام 1956م والسـنوات التالية فترة تاريخية هامة من تاريخ قناة السـويس، وقد بدأت أولي مراحل هذه الفترة بإقدام الرئيس جمال عبد الناصر على تأميم قناة السويس في أعقاب رفض القوى الغربية عرض تمويل مشروع السد العالي، حينما سعت كل من بريطانيا وفرنسـا والولايات المتحدة لإفشـال ذلك المشـروع وعدم تمويله واختلاق الأسـباب والمبررات للرفض، وبدأت أزمة السويس منذ إعلان عبد الناصر تأميم الشركة العالمية لقناة السويس، شـركة مسـاهمة مصريـة، مـع التحفـظ على جميـع ممتلكات الشـركة في مصـر، حيث قررت القيادة السياسـية التعجيل باتخاذ قرار التأميم للاسـتفادة من دخل قناة السـويس في تمويل المشـاريع القوميـة، وبـرز دور القيـادة المصرية في إدارة قناة السـويس وتحقيـق أعلى عائدات للقناة منذ افتتاحها.

حاولت القوى الأوربية العظمى " فرنسا وبريطانيا " بكل ما أوتيت من قوة استرداد قناة السويس، وحينما فشلت في استردادها بالضغط الاقتصادي والسياسي، قررت استردادها بالقوة العسكرية، فتحالفت كل من بريطانيا وفرنسا بالتعاون مع إسرائيل للقيام بالعدوان الثلاثي على مصر، واستخدام إسرائيل كذريعة للحرب، وكان ذلك التحالف يسعى في المقام الأول للسيطرة على قناة السويس، ثم إسقاط عبد الناصر رمز القومية العربية، وقد فشل العدوان في تحقيق أهدافه، واضطرت قوى التحالف للخروج من مصر، تحت ضغط من الاتحاد السوفيتي والولايات المتحدة الأمريكية والأمم المتحدة، لتفادى حدوث حرب عالمية ثالثة، ومحاولة إبعاد الاتحاد السوفيتي عن الشرق الأوسط، ونجح الاتحاد السوفيتي في النهاية في إقناع الولايات المتحدة للضغط على بريطانيا وفرنسا لسحب قواتهم من مصر.

وبدأت بذلك مرحلة جديدة في تاريخ مصر المعاصر، بعد تولى الإدارة المصرية قناة السويس، قامت مصر في أعقاب مغادرة القوات البريطانية والفرنسية مصر، بالبدء في أعمال التطهير في المجرى الملاحي لقناة السويس لإزالة آثار العدوان، وذلك عن طريق فريق دولي كبير، وساهمت الإدارة المصرية في أعمال التطهير بشكل فعال وقد أثبت المصريين الكفاءة والذكاء وحسن التصرف، وتم الانتهاء من أعمال التطهير بنجاح، وأعلنت مصر أن قناة السويس مفتوحة للملاحة البحرية، وأنها ستظل حلقة الاتصال بين دول العالم.

وضعت الإدارة المصرية خطة لتطوير وتعميق وتحسين قناة السويس، وذلك للنهوض بالملاحة عبر قناة السويس إلى مستوى أعلى من مما كانت عليه عند التأميم، وتمثلت الخطة في توسيع المجرى الملاحي وتعميقه، بما يتفق مع النمو المطرد في التجارة العالمية وفى أحجام السفن، والعمل على تنمية منطقة القناة، ورفع كفاءة العاملين بالهيئة، فاختلفت القناة اختلافا كبيرا عما كانت عليه قبل التأميم، أخذت حركة السفن تنشط يوما بعد يوم عقب إزالة آثار العدوان الثلاثي من قناة السويس، وظلت حركة الملاحة في نمو مطرد، وأثبتت الهيئة المصرية الجديدة أن مصر حقاً جديرة بإدارة قناة السويس وأنها تعلم جيدا أن القناة هي شريان الرخاء والخير لمصر وللعالم ويجب الحفاظ عليها، وقد كانت السنوات العشرة التالية للتأميم 1967-1956 م متميزة ومختلفة بالنسبة لقناة السويس.

تأثير العدوان الثلاثي على الملاحة في قناة السويس.

قامت القوات الأنجلوفرنسية بشن هجوم على منطقة قناة السويس بغارات متواصلة كان من نتائجها إغراق عدد كبير من السفن الآمنة الراسية في قناة السويس ومينائي بورسعيد والسويس، كما أصابت الغالبية العظمى من الوحدات العائمة الخاصة بهيئة قناة السويس كقاطرات الإنقاذ واللنشات والأوناش والكراكات على اختلاف أنواعها وقد كانت

تعمـل في ذلـك الوقـت علـى ضفـاف القنـاة أو في المجرى الملاحـي للقناة، كما قامـت القوات المعتديـة بضـرب كوبري الفردان الضخم المقام عبر قناة السـويس بالقنابل فتناثرت أشـلاؤه في القنـاة[1]، وقـد كانـت تهـدف من ذلك منع القوات المسـلحة المصرية من العودة من سـيناء عـن طريـق الكوبـري فأمـرت بتدمـيره تدميرا تامـا، وأكبر دليـل على أن عمليـة ضرب قناة السـويس وإغـراق السـفن فيها عمليـة مدبرة أنهم ذكروا في نهاية العـدوان أن لديهم ما يلزم مصر لتطهير القناة من فنيين ومعدات، ورفضت مصر رفضا باتا اشتراك الدول المعتدية في تطهير قناة السويس بعد قيامهم بتلك الأعمال في القناة ومدنها وبخاصة مدينة بورسعيد[2].

حلقـت طائـرات العدو فوق القناة في عملية اسـتطلاعية هدفت إلى إغراق السـفينة عكا – والـتي كانـت قـد تم قطرها إلى بحيرة التمسـاح بعد ملئها بالأسـمنـت، وبقيت هناك حتى تصـدر التعليمـات بإغراقهـا في القنـاة إذا تعرضـت مصـر للاعتـداء حتى لا يسـتخدم العدو القنـاة – واتصـل محمـود يونـس رئيـس الهيئـة بالرئيس جمال عبـد الناصـر وبالقائد العام للقـوات المسـلحة المشـير عبد الحكيـم عامر وصدرت الأوامـر بإغلاق القنـاة، فقامت الهيئة بإحضار قاطرة لسحب السفينة عكا إلى مدخل القناة وعندها قامت الغارات الأنجلوفرنسية علـى القنـاة وألقت القاذفات وأغرقت السـفينة عكا في القناة وهى محملة بالأسمنت وسـدت القناة تماما، وأعلنت محطات الإذاعة المصرية بيانا ملخصه كالآتي : إن السفينة عكا إحدى سـفن الأسـطول المصري كانت تعبر قناة السويس وهاجمتها الطائرات الإنجليزية والفرنسية وأغرقتهـا في الممـر الملاحـي للقناة ممـا أدى بطبيعة الحال إلى إغلاق قناة السـويس وتعطيل الملاحة فيها على أثر العدوان على الأراضي المصرية[3].

تعرضت قناة السـويس لأضرار بالغة أثناء العدوان الثلاثي وقد أغرقت عمدا 48 قطعة بحريـة مـا بين سـفن وقاطرات وقطع بحريـة بالمجرى الملاحي للقنـاة وكنتيجة لذلك توقفت الملاحـة في قنـاة السـويس لمـدة 165 يومـا ولم تعـد الملاحة فيهـا ثانية إلا بعد خـروج القوات المعتدية وإعادة تطهيرها على عدة مراحل لإزالة آثار العدوان الواقع عليها[4].

توقف الملاحة في قناة السويس اثناء العدوان الثلاثي.

كما تعرضت هيئة قناة السـويس عمدا للاعتداء، وتم نسـف مصنع توليد الغاز الخاص بإضـاءة الشـمندورات الضوئيـة، كما أتلفت العديد من العـدد الموجودة في ورش الهيئة ونهب العديـد مـن الألات الدقيقـة القيمـة الـتي تمتلكهـا الهيئـة وغيرهـا مـن الأجهـزة الكهربائية واللاسـلكية وقطـع الغيـار الخاصة بـالألات والوحدات العائمة وغيرها مـن الأدوات الهامة في أعمـال الصيانـة والإصـلاح، وكنتيجة حتمية لحالة الحرب القائمة أغرقت 12سفينة في الفرع الغربي وأصبحت محتجزة في المجرى الملاحي وقد كانت تعبر القناة متجهة للجنوب، وسفينة أخرى في شمال القنطرة، وثلاثة سـفن في البحيرات المرة وحال العدوان الثلاثي وما ترتب

عليه من إغلاق القناة دون خروجهم منها، كما تراكمت الرمال في بوغاز بورسعيد وفى قاع قناة السويس ولم يكن ذلك أمرا هينا أثناء عملية التطهير[5].

وبعد وقف إطلاق النار طلبت مصر من الأمم المتحدة في 18 نوفمبر 1956 المساعدة في تطهير القناة من جراء ما حدث فيها أثناء العدوان وذلك لإعادة الملاحة فيها، وبالفعل توجه سكرتير عام الأمم المتحدة همرشولد إلى القاهرة ليجرى مباحثات مع الرئيس جمال عبد الناصر ووزير الخارجية المصرية وأعلن لهم رغبة الأمم المتحدة في القيام بعملية تطهير القناة لإعادة الملاحة فيها بأسرع وقت ممكن وأنه سيقدم تقريرا للجمعية العمومية في هذا الشأن، وبدأ السكرتير العام للأمم المتحدة في اتخاذ الخطوات اللازمة لعملية التطهير وبدأ بالاتصال بالشركات العالمية التي يمكن أن تتولى عملية التطهير وتساهم في هذه المهمة الصعبة[6].

وأنتظر العالم اعادة افتتاح قناة السويس لكي تعود الحياة لطبيعتها، وقد كانت مصر أكثر منهم حاجة إلى فتح القناة وعودة الملاحة فيها لتعويض الخسارة المالية والقيام بواجبها نحو شعبها ونحو العالم أجمع في الحفاظ على القناة مفتوحة دائما فلم تدخر جهدا في سبيل تطهير القناة والتوصل لحلول لهذه الأزمة في أقرب وقت ولكن كان لها شروط يجب أن تحترم.

شروط مصر للبدء في تطهير قناة السويس.

أولا- أن تنسحب القوات المعتدية من مصر إنسحابا كليا، وهذا حق مشروع لمصر.

ثانيا- ألا تشترك البلاد المعتدية في أعمال التطهير، وذلك حرصا على السلام في المنطقة.

فقد أعلنت مصر أنه طالما القوات الأجنبية مازالت موجودة في مصر فلن تبدأ مصر في إصلاح القناة وتطهيرها لأن هذا سيؤثر على خطتنا الدفاعية ولن نؤخذ بالغدر مرة أخرى ولن تبقى القوات الفرنسية والبريطانية في منطقة القناة لأن جروح المصريين لم تلتئم بعد وقد يحدث احتكاكات لا تحمد عقباها[7].

استطاعت مصر أن تملى شروطها على العالم كله وتثبت للجميع أنها صاحبة القرار والكلمة الحقيقية عن كل ما يخص قناة السويس رغم أنها لم تكن قد التقطت أنفاسها من الحرب ومازالت تعانى من الحرب وأثارها في منطقة القناة ولكنها على الحق والعالم يعلم هذا جيدا ومن الواجب علينا أن نثبت هذه الحقيقة التاريخية كباحثين في التاريخ أن مصر لم تبدأ في تطهير القناة إلا بعد خروج آخر جندي أنجلوفرنسى من بورسعيد وانسحاب إسرائيل من قطاع غزة وشرم الشيخ انسحابا تاما دون قيد أو شرط وهذا موقف يحسب لمصر ولرئيسها عبد الناصر.

وبـدأت المباحثـات مـع الأمم المتحدة للوصول إلى اتفاق على خطـة تطهير القناة وأصدر هويلـر Wheeler المستشـار الهندسـي للبنـك الدولـي بيانا أعلن فيـه أن واجب لجنة الأمم المتحدة فني وليس سياسـي[8] ، وأن المعدات التي ستسـتخدم في عمليات التطهير من مصادر محايدة، وأضاف أن هذه المهمة تعد أكبر عملية إنقاذ من نوعها في المنطقة، وبالفعل استعد أسطول التطهير الذي تجمع تحت علم الأمم المتحدة للبدء في أعماله بعد الوصول إلى اتفاق معلن مع عبد النـاصر[9] .

تقدم سكرتير عام الأمم المتحدة يوم 22 نوفمبر 1956م بتقريره للجمعية العامة وطلب منهم الترخيص له بعقد اتفاقيات مع مؤسسات مختصة تابعة لدول خارج نطاق النزاع القائم تحقيقا لرغبة مصر ليقوموا بعملية تطهير القناة، كما عزم على استخدام الخبراء العاملين في برنامـج المسـاعدة الفنية في الأمم المتحـدة وذلك لمعاينة القناة، وبالفعل أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرارها بتاريخ 24 نوفمبر 1956 للسـكرتير العام للأمم المتحدة للبدء في استطلاع الوسائل العلمية وعقد الاتفاقات اللازمة لعملية التطهير بالاتفاق مع مصر لتتم العملية بسـرعة وكفاءة وتحديد التكاليف المطلوبه بشـكل أولى يتيح وضع ميزانية لها[10]، كما عهدت الأمم المتحدة إلى الجنرال هويلر الذي شغل العديد من المناصب كان آخرها مستشار هندسـي في منظمـة الأمـم المتحدة للإشـراف على تطهـير القنـاة، فقد كانت لـه خبرة طويلة في أعمـال التطهـير، وطلبـت الأمم المتحدة من مصر ووزير خارجيتهـا الموافقة على الجنرال هويلـر[11]، وافقـت الحكومة المصرية وسـمحـت للجنرال هويلر ومسـاعديه بالحضور إلى مصر لبحـث الأوضـاع الخاصة بالتطهير في ديسـمبر 1956، بعد إعلان بريطانيا وفرنسـا قبولهما الانسـحاب الكامل رسميا، وذلك لمناقشـة الإمكانيات المشـتركة لمصر والأمم المتحدة لتعبئة المعـدات الفنيـة والموظفـين اللازمـين بأقصـى سـرعة والقيام بإجـراء المعاينـات لحصر كافة العوائق بالقناة بالتعاون مع الإدارة المصرية لهيئة قناة السويس[12].

مـن الملاحـظ أن موقـف الأمم المتحدة بـدأ يتغير تدريجيا لصالح مصـر كما أن مواقف باقي دول العالم في مجلس الأمن ستتبدل أيضا لصالح مصر وهذا إن دل على شيء فأنه يدل على أنه أصبحت لمصر كلمة مسموعة في الغرب وبخاصة في الأمم المتحدة التي تحاول جاهدة أن تقرب وجهات النظر بين مصر وباقي الأطراف للوصول للحل الأمثل للأزمة وبداية العمل في تطهـير القنـاة، ومن هنا يأتي دور قناة السـويس كورقة ضغط اسـتخدمتها مصر لتفرض رأيهـا وتعلـن حقها الشـرعي في إدارة القنـاة بكل ما يخصها دون فرض وصاية من أحد عليها وأن كل الإجراءات التي سوف تتخذ بعد ذلك بشأن القناة ستكون مصر صاحبة الرأي الأول فيها.

وبرحيل القوات البريطانية والفرنسية عن الأراضي المصرية في 29 ديسمبر 1956، بدأ فريق التطهير في رسم الخطة للبدأ فى التطهير، وعمل رجال الضفادع البشرية المصرية على إزالة الألغام من القناة وتطهيرها، وتم عقد اجتماع نهائي بين محمود يونس رئيس الهيئة وهويلر رئيس فريق التطهير الدولي بعد نقل مقره الرئيسي من القاهرة للإسماعيلية لمتابعة أعمال التطهير، وتم التوصل إلى ضرورة إنهاء أعمالهم في أقرب وقت لإعادة الملاحة في القناة ثانية[13]، كما ألحت بريطانيا على الأمم المتحدة استخدام أسطولها التي اصطحبته معها أثناء العدوان على مصر مبررة ذلك بأن المعدات المصرية لن تكفى لتطهير القناة وأن هذا الأسطول سيشارك في التطهير كمحاولة منها لتغيير وجهة النظر العدائية التي كونها العدوان على مصر وإيمانا منها بأهمية القناة بالنسبة لدول العالم وبضرورة عودة الملاحة في قناة السويس في أقرب وقت ممكن ولكن مصر ظلت ترفض اشتراك الدول المعتدية في عملية التطهير وبقاء قوتهم في المنطقة حتى لا تقع قناة السويس تحت إدارة دولية أو محاولة من محاولة الغدر للسيطرة منهم على القناة بحكم وجودهم في المنطقة ولديهم الإمكانات والأسطول الذي يمكنهم من منع المصريين من أداء أعمالهم في هيئة قناة السويس بالقوة، وعلى أثر هذه الخطوة قد تخسر مصر القناة وما حاربت المعتدين من أجله وهو إدارة القناة تحت القيادة المصرية دون تدخل خارجي في شئون مصر الداخلية وذلك لحماية حقوق الوطن والحفاظ على ما حققه التأميم من مكاسب حقيقية لمصر.

الإعداد لتطهير قناة السويس.

نظرا لما اقتضاه الوضع السياسي والاقتصادي والدولي آنذاك أعلنت مصر على لسان وزير خارجيتها أنها على استعداد لاستعمال جميع المعدات البحرية اللازمة وسفن الإنقاذ الخاصة بأعمال التطهير في قناة السويس بغض النظر عن جنسيتها، على ألا يستعمل هذه السفن أحدا من الرعايا البريطانيين أو الفرنسيين وذلك حرصا على حياتهم حتى لا يتعرضون للاعتداء خاصة أنهم سيعملون في منطقة القناة التي تعرضت للقصف والدمار نتيجة للعدوان الذي لم يفرق بين رجل وامرأة وأطفال وشيوخ ومواطنين عزل وقام بتدمير المنازل والمؤسسات الأهلية دون رحمة، فمصر لن تكون مسئوله عما سيحدث لهم إذا اشتركوا في عملية التطهير[14]، وبعد الموافقة على الشروط المصرية ودراسة موضوع تطهير قناة السويس دراسة فنية وافية مع الأخذ بعين الإعتبار خصائص كل عائق في المنطقة التي كان غارقا فيها ومدى المساحة التي يحتلها من المجرى الملاحي وتقديم الإدارة المصرية رأيها الفني وعرضها لمشروع التطهير الذي قررت فيه تطهير القناة.

وبالفعل تمت الموافقة علي مشروع مصر للتطهير وشاركت فيه بكل ما تملك من مهندسين وعمال وإمكانيات دون أن تسمح بأي تدخل في الاختصاصات المصرية، ويذكر محمود يونس

رئيس الهيئة آنذاك أنه لو توافرت لدينا الإمكانيات اللازمة لقمنا بالتطهير دون مساعدة من أحد ولكن العالم كان ينتظر عودة الملاحة في القناة في أسرع وقت ولن يحدث ذلك إلا بمعونة فنية كبيرة، وبالفعل تضافرت الجهود بعزم وإخلاص حتى تم تطهير القناة في نصف الوقت الذي كان مقدرا لتطهيرها وأثبتنا للعالم كفاءة الإدارة المصرية للقناة.

وقعت اتفاقية تطهير قناة السويس[1]: بوزارة الخارجية المصرية يوم 3 يناير 1957 م، وكان أسطول التطهير يشمل السفن والوحدات، ويعمل على هذا الأسطول 600 رجل بين خبراء ومهندسين وبحارة ومشرفين فنين وإداريين[15]، وبلغت نفقات تطهير القناة والمهمات الخاصة بها لتعود إلى ما كانت عليه قبل العدوان حوالي من 8.5 مليون دولار، تحملتها الأمم المتحدة في سبيل إعادة الملاحة في قناة السويس إلى مستواها الطبيعي في هذا المرفق الهام والحيوي للتجارة العالمية، تاركين السفن المنتشلة لهيئة قناة السويس القيام بإصلاحها أو التصرف فيها[16].

جهود الإدارة المصرية في تطهير قناة السويس.

نتيجة للعدوان الثلاثي على الأراضي المصرية احتجزت 12سفينة كانت قد دخلت قناة السويس ولم تستطع الخروج، بالإضافة إلى 15 وحدة غارقة في القناة منذ العدوان، وأحدى عشرة وحدة غارقة في منطقة بورسعيد حتى بدء عملية التطهير في القناة[17]، بعد ذلك تقرر تدوير السفن المحتجزة حول جزيرة التفريعة وإخراجها إلى البحر المتوسط لتواصل مسيرتها، وعندها اعترض الغرب على قيام مصر بهذه العملية الدقيقة أزداد المصريون إصرارا على القيام بها ويذكر محمود يونس أنه تحدث إلى الرئيس عبد الناصر في هذا الشأن موضحاً: أن هذا الأمر من اختصاص الهيئة ولا دخل لهيئة الأمم المتحدة به واقترح أن تقوم هيئة القناة وحدها بهذه المهمة وهى كفيلة بإنجاحها، وأبدى عبد الناصر موافقته على هذا الاقتراح، ويلاحظ أن هذه العملية تجرى لأول مرة في تاريخ قناة السويس منذ افتتاحها، ومما يزيد من خطورتها وجود بعض العوائق الغارقة وقامت الهيئة بتنفيذها بمنتهى الدقة[18]، ويلاحظ أن هذه العملية يتطلب تنفيذها مهارات بالغة، لكنها تمت بنجاح أدهش خبراء هيئة الأمم المتحدة الذين كلفوا بالإشراف على تطهير القناة وأصحاب السفن المحتجزة أنفسهم الذين أشادوا بالإدارة المصرية رغم تحذير العالم لهم[19].

وبرهنت مصر للجنرال هويلر وللعالم أنها جديرة بتحمل أعباء هذا المرفق الهام وأنها على قدر المسئولية المكلفة بها[20].

وتواصلت الأعمال في القناة دون حدوث أية حوادث حتى وصل همرشولد الأمين العام للأمم المتحدة إلى القاهرة في 25 مارس 1957 ليتفقد أعمال التطهير في القناة، وظل

1 أنظر الملحق رقم (1) اتفاقية تطهير قناة السويس بالتفصيل.

فيها حتى أعيدت الملاحة الدولية في القناة، وعبرت القناة قافلة من تسع سفن لخمس دول مختلفة احتفالا بعودة الملاحة في قناة السويس[21]، فقد أثبت المصرين الكفاءة والذكاء وحسن التصرف وسرعة البديهة وقضوا تماما على فكرة ومبدأ أن الغرب هم فقط اللذين يمتلكون الكفاءة وحسن القيادة لهذا المرفق، وفي 28 يناير 1957 تم إخراج السفن المحتجزة في البحيرات إلى البحر الأحمر لتواصل مسيرتها، وقد استغرقت عملية تطهير المجرى الملاحي للقناة ثلاثة أشهر وثلاثة عشر يوما[22].

بدأت أعمال التطهير القناة وكان أهم العوائق كوبري الفردان الذي دمرته القوات البريطانية والفرنسية في القناة أثناء العدوان فقد كان من أوائل العوائق التي أزيلت من القناة حتى يسهل على وحدات التطهير التحرك في القناة وبالفعل استطاعت مصلحة السكة الحديد أن تنقل كوبري الفردان من ضفة إلى ضفة كتلة وزنها 350 طنا بوسائل بدائية وفرت تكاليف باهظة وضعتها الشركات الأوربية للقيام بهذه المهمة الشاقة وبالفعل استطاعت مصر إعادة الكوبري فيما بعد إلى سيرته الأولى[23]، وبعد إنهاء أعمال التطهير تحدث همرشولد الأمين العام للأمم المتحدة أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة، وذكر أن تكلفة التطهير وصلت إلى حوالي 8.5 مليون دولار أمريكي، وقد تم جمع المبلغ من الولايات المتحدة والباقي ساهمت فيه كل من الدنمرك وكندا والسويد وليبيريا وسيلان والنمسا وألمانيا وهولندا وإيطاليا[24].

قامت هيئة قناة السويس بعمليات انتشال العوائق في القناة بواسطة عمالها وموظفيها ومعاونة مصلحة الموانئ والمنائر وذلك بإزالة الباخرة زمالك الغارقة عند مدخل ميناء إبراهيم بالسويس وسبقت في ذلك الأمم المتحدة، فقد كان لتضافر الجهود بين الهيئات المصرية المختلفة الفضل في إعادة النشاط الملاحي في قناة السويس في أسرع وقت ممكن.

وقد استؤنفت حركة الملاحة في ميناء الأدبية وفى الزيتية وغاطس السويس بأكمله منذ اليوم الخامس من يناير 1957، وافتتحت رسمياً في يوم 10 أبريل 1957، كما قامت الأمم المتحدة بانتشال الكراكة 23 والسفينة الحربية أبو قير الغارقة في جنوب القناة، وغيرها من عمليات التطهير التي شارك فيها المصرين في بورسعيد والسويس ومدينة الكاب وكانت عمليات انتشال العوائق تسير على قدم وساق[25]، وكان من أكبر العوائق الغارقة في قناة السويس السفينة المصرية (عكا) وقد بدأت عملية انتشالها يوم 7 يناير 1957 وتم الانتهاء من نقلها إلى البحيرات المرة خارج الممر الملاحي يوم 14 فبراير، فقد استغرق انتشالها خمسة أسابيع وقد تمت العملية بنجاح وهذا يدل على عزيمة المصريون وإصرارهم على العمل والنجاح رغم قلة معدات الإصلاح في القناة[26].

نجحـت مصـر في إدارة القنـاة بمهـارة واسـتخدامها كسـلاح في المعركة العسـكرية وفى المعركـة السياسـية أيضـا، كمـا طلبـت مصر من الأمـم المتحـدة تقدير الأضـرار الناتجة عن العـدوان علـى مصـر لطلـب التعويـض من إسـرائيل وفرنسـا وبريطانيا لكي يحاسـب المعتدى وسجلت مصر بذلك وجوب احترام حقها أمام العالم كله، وفى 24 أبريل 1957 أبلغت مصر الأمـم المتحدة بإعلانها الخاص بقناة السـويس عن طريق رسـالة وجههـا محمود فوزي وزير الخارجيـة ذكـر فيهـا أن مصـر تفهـم جيـدا المبادئ التي قررهـا مجلس الأمـن في 13 أكتوبر 1956 وطالبت بوضع هذه الرسالة في سكرتارية الأمم المتحدة كوثيقة دولية بما تضمنته من التزامـات[27]، وقـد أتاحـت القنـاة الاتصال المباشـر بـين دول العالم ثانية بـدلا من الملاحة عن طريـق رأس الرجـاء الصالح، فقد وفرت للسـفن الكثير من الوقـت والجهد والمال، فتخفيض المسـافة يعنـى عودة أسـرع للسـفن وذلك يضاعف عـدد مرات إبحارهـا، وبالتالي انخفضت نفقات الشـحن وأسـعار البضائع المنقولة، مما يؤكد أن قناة السـويس تمثل أهمية اقتصادية لمصر، كما أنها تؤثر تأثيرا هاما في الميزان الاقتصادي العالمي[28].

جهود مصر الدولية لحل أزمة قناة السويس بعد استئناف الملاحة فيها.

أصدرت الحكومة المصرية مذكرة في 18 مارس 1957م عقب الانسحاب الإسرائيلي من الأراضي المصرية وقطاع غزة في 8 مارس 1957؛ ذكرت فيها أن مصر منذ أن تولت شـئون قناة السويس أكدت عزمها على الالتزام باتفاقية القسطنطينية 1888 وقد تمكنت مصر من إثبـات مقدرتهـا في إدارة الملاحـة في القنـاة رغـم كل الصعـاب التي تعرضت لها حتى تسـبب العـدوان الثلاثـي في إغـلاق القنـاة وبمنـاسـبة اسـتئناف الملاحة في القناة ثانيـة فإن الحكومة المصرية تعلن ما يأتي:

أولا- أن مصر تحترم اتفاقية القسطنطينية نصا وروحا.

ثانيـا : سـيظل نظـام فئـات المـرور بالقنـاة كما هـو طبقا للاتفـاق الأخير بـين الحكومة المصرية والشركة المؤممة.

ثالثـا- موضـوع التعويضـات والمطالـب الناتجة عـن التأميم يحل إما بالاتفاق المباشـر أو بالتحكيم.

رابعا- تدفع رسوم المرور لهيئة قناة السويس مقدما أو في الجهة التي تعينها الهيئة.

خامسـا- سـوف تخصص الهيئة اعتمادا خاصا لبرامج تحسـين القناة وفقآ لما تقتضيه الملاحـة في القنـاة من رسـوم المرور ولن يقل عن متوسـط النسـبة الـتي كانت تخصصها الشركة سابقا.

سادسا- ستصدر الحكومة المصرية بيانا تفصيليا [2]عن كل ما تقدم و أن تعود القناة كما كانت صلة خير وسلام بين شعوب العالم جميعا.

أعلنت الجمهورية العربية المتحدة البيان التالي عن قناة السويس ونظام إدارتها وتأكيد احترام اتفاقية القسطنطينية 1888 ومراعاة تطبيقها و الالتزام بميثاق الأمم المتحدة ومبادئه وأهدافه وحرية المرور في القناة لجميع الأمم، وأن تصان القناة وتتطور وفقآ لمقتضيات الملاحة الحديثة[29].

قناة السويس في مجلس الأمن 26 أبريل 1957.

بناء على طلب الولايات المتحدة انعقد مجلس الأمن برئاسة مندوب المملكة المتحدة للتوصل لحل لأزمة السويس وأعلن المندوب البريطاني أن البيان المصري لا يتفق تماما مع المبادئ الستة وأنه لا يتضمن إجراءات تعاون بين مصر والمنتفعين، ثم تحدث المندوب السوفيتي وأعلن موافقته على البيان المصري الصادر في 24 أبريل 1957، ونرى بريطانيا بعد ذلك تحت ضغط مصالحها الاقتصادية بعد ما تكبدته من خسائر مالية فادحة بسبب العدوان وبسبب موقفها العدائي من مشكلة قناة السويس أدركت أنه لا يمكن أن تنفرد وحدها بمقاطعة القناة دون بقية الدول المنتفعة لأن ذلك لن يفي بالغرض ولأن مقاطعتها تكلفها الكثير، قبلت الأمر الواقع وسمحت بعد ذلك بمرور السفن البريطانية في قناة السويس ودفع الرسوم لهيئة قناة السويس لأول مرة منذ التأميم، أما عن الموقف الفرنسي في مجلس الأمن فقد رفضت البيان المصري وطالبت عقد مجلس الأمن ثانية لمواصلة بحث القضية ولكن دون جدوى فقررت مقاطعة القناة وفى شهر يونيو عام 1957 أعلنت فرنسا موافقتها على مرور سفنها في قناة السويس.

فعندما قاطعت إنجلترا وفرنسا قناة السويس تكبدوا العديد من الخسائر وذلك لأن تحويل ناقلات البترول البريطانية والفرنسية عن قناة السويس وسلوكها طريق رأس الرجاء الصالح زادت مدة الإبحار عن طريق قناة السويس بأسبوعين وهذا أدى إلى زيادة نفقات الشحن بنسبة 30%، وأن نقل 100 مليون طن من بترول الخليج العربي إلى أوربا يتطلب ما حمولته 14 مليون طن من ناقلات البترول ونقل نفس الكميه عن طريق رأس الرجاء الصالح يستلزم زيادة في الناقلات يكلف بناؤها 500 مليون جنية إسترليني، مع العلم بأن ترسانات بناء الناقلات كانت مرتبطة بعقود بناء حتى عام 1960 ولن تقبل عروض أخرى، وهذا كله أدى إلى زيادة أسعار البترول وجميع البضائع التي تنتجها المصانع المستهلكة للبترول، والنتيجة هي عودة بريطانيا سريعا عن قرارها بمقاطعة قناة السويس التي استمرت لأسبوع واحد فقط ثم عودة فرنسا أيضا عن هذا القرار الغير صائب الذي لم يؤيده الشعب الفرنسي

2 أنظر الملحق رقم (2) الخاص بتصريح الحكومة المصرية أبريل 1957.

والبريطانـي علـى حدا سـواء[30]، وانتهت أزمة قناة السـويس بعد نضال طويـل وعادت الملاحة فيها لطبيعتها تحت إدارة هيئة قناة السـويس واسـتعادة السـيطرة الكاملة على القناة وأكدت مصـر للعـالم أن القنـاة ملك لمصر وتحت سـيادتها دون منـازع وردت الاسـتعمار على أعقابه خـارج البـلاد[31]، وبهـذا الأمـر يكتمـل النصـر الذي حققته مصـر في معركة السـويس على كل من بريطانيا وفرنسـا وإسـرائيل وفرضت عليهم سياسـتها وموقفها في مسـألة قناة السـويس وستسير مصر قدما في المرحلة القادمة من أجل تسوية النزاع بين مصر وشركة قناة السويس المؤممة للتفاوض مع حملة أسـهم الشـركة وأسـس التعويض حتى يتم توقيع اتفاق نهائي بين الحكومة المصرية والشركة المؤممة في13يوليو 1958 وتسوية الأزمة مع السفن الإسرائيلية.

تسوية النزاع بين مصر وشركة قناة السويس.

دخلـت مصـر في مفاوضـات مـع حملـة أسـهم شـركة قناة السـويس المؤممة حول أسـس التعويـض ومقـداره، وقـد تدخـل البنـك الدولي للإنشـاء والتعمير كوسـيط لتسـوية الخلاف بـين الحكومـة المصريـة وحملـة الأسـهم في الشـركة المؤممـة، وفـى 5 فبرايـر 1958 عقـدت الجمعية العمومية للمسـاهمين جلسـة غير عادية أسـندت مهمة البحث عن التسوية إلى ثلاثة مفوضـين هـم (جـورج بيكـو، وتشـارلز فـورد، وجـورج فوسـتر) باعتبارهم يمثلـون أصحاب الأسـهم وأصحـاب حصص التأسـيس، وبـدأت المفاوضات بين مصر ووفد المسـاهمين وحملة الحصص بواسطة البنك الدولي، وقد قدرت مصر قيمة التعويضات بحوالي 72 مليون جنية وقدرهـا المفوضـون بحوالـي 204 مليـون جنيـة، وأثنـاء المفاوضات قررت مصـر التنازل عن مطالبتها بممتلكات الشركة في الخارج التي تقدر 75 مليون جنية بالإضافة إلى 5 مليون جنية رسـوم مرور حصلتها الشـركة بعد التأميم من السـفن التي لم تدفع لمصر، وتنازل المساهمين وحملة حصص التأسيس عن حقهم في التعويض عن المدة المتبقية من عقد الامتياز حتى عام 1968[32].

وقعـت اتفاقيـة رومـا 29 أبريـل 1958[3]بين حكومـة الجمهوريـة العربية المتحـدة وممثلو أصحـاب الأسـهم وحصـص التأسـيس في الشـركة المؤممة وتم الاتفـاق علـى أن تدفع حكومة الجمهوريـة العربيـة المتحـدة مبلغـا يعـادل 28 مليونـا وثلاثمائـة ألف من الجنيهـات المصرية وتـترك الأمـوال الموجـودة في الخـارج لأصحـاب الصكـوك وذلـك للوفـاء بالتعويض المسـتحق لحاملي الأسهم وحصص التأسيس مستندا على قانون التأميم لسنة 1956، تتحمل الحكومة المصرية معاشات الموظفين السابقين في الشركة المؤممة الذين كانوا يقيمون في مصر ومعاشات الموظفـين والعمـال الذيـن كانـوا في الخدمة يوم 26 يوليـو 1956 أو الذين اسـتمروا في خدمة الهيئـة وأحيلـوا للمعـاش بمقتضـى لوائحها وتتحمل الدولة سـائر المعاشـات الأخـرى، ينتقل

3 للتفاصيل أنظر الملحق رقم (3)، (4) إتفاقيات بشأن التعويضات للشركة المؤممة.

إلى الحكومة المصرية ديون الشركة المؤممة، والتي يكون الدائنون فيها مقيمين في مصر، وتتحمل الشركة الديون التي يكون الدائنون فيها مقيمين في الخارج يوم توقيع الاتفاقية، تدفع الحكومة المصرية كتعويض نهائي مبلغا وقدره 23 مليون جنية بالإضافة إلى المبلغ الذي حصلته الشركة المؤممة بعد 26 يوليو 1956 وتم الاتفاق على تقسيط المبلغ 23 مليون جنيه : على خمسة أقساط قيمة كل قسط منهم 4 مليون جنيه ابتداء من أول يناير 1959 وقسط أخير قيمته 3 مليون جنيه في يناير 1964 ولا تحمل هذه الأقساط أية فوائد، وفى حالة أفراج حكومة الولايات المتحدة عن حساب مصر الإسترليني رقم 2 سوف تخصص الحكومة المصرية هذه المبالغ لسداد القسطين التاليين على تاريخ الإفراج قبل موعدهما[33].

ولحل الأزمة نهائيا بين مصر والشركة المؤممة وقعت تحت رعاية البنك الدولي اتفاقية مشتركة في 13 يوليو 1958 وافقت فيها مصر على أن تترك للشركة الملكية الكاملة لأصولها في الخارج على أن تدفع المبلغ المتفق علية كتعويض للشركة[34]، وقد ساعد إبرام هذه الاتفاقية على إنهاء ملف تأميم شركة قناة السويس وإفراج الولايات المتحدة عن 30 مليون دولار كانت قد جمدتها عقب قرار التأميم، كما ساعد أيضا على توقيع مصر لاتفاقية مع البنك الدولي للإنشاء والتعمير لتوسيع وتعميق قناة السويس، وبالفعل قامت مصر بتنفيذ تعهداتها طبقا للاتفاقية وسددت المبلغ على أربعة أقساط بموجب قرض حصلت عليه من البنك الدولي[35].

أما الاتفاق النهائي في جنيف 13 يوليو 1958 فقد تضمن ما يلي : تؤول لحكومة الجمهورية العربية المتحدة كافة الأصول القائمة في مصر مهما كان نوعها تنفيذا لقانون التأميم ويعوض المساهمون وحملة الحصص المدنية الذين أغفل القانون ذكرهم بحيث تحتفظ شركة السويس المالية التي حلت محل الشركة العالمية لقناة السويس البحرية بكافة الأصول الخارجية من عقار ومنقول والأرصدة المصرفية والأوراق المالية وجميع الحقوق، تعهدت الحكومة المصرية أن ترسل إلى الهيئات التي تحتفظ بأموال الشركة المنحلة إخطارات بتسلم هذه الأصول، وإنهاء القضايا القائمة بين الهيئة والشركة المنحلة بالتصالح[36].

وتنتقل إلى شركة السويس المالية التزامات الشركة المنحلة علاوة على الفوائد المستحقة، كما تتحمل مصر كل ما قد يستحق خارج مصر من مصروفات والرسوم والضرائب وغير ذلك من التكاليف في شأن الأموال الموجودة في خارج مصر أو في شأن الإفراج عنها، تلتزم مصر بكل ما ورد في اتفاقية روما 29 أبريل 1958 وبكل الأموال التي عليها وفقآ لهذه الاتفاقية وجميع التزاماتها الداخلية والخارجية، وجاءت مسألة تعويضات حملة الأسهم لتكون الحلقة الأخيرة في مسلسل أزمة السويس ونص الاتفاق على أن تبدأ مصر بدفع أول الأقساط في أول يناير 1959 والتزمت مصر بالسداد وبذلك أنقطع الخيط الرفيع الذي يربط قناة

السـويس بالأجانـب، وأصبحـت القنـاة خالصة تماما لمصـر التي اجتـازت كل الصعاب للفوز بقنـاة السـويس[37]، ووقعت تحت رعاية البنك الدولي الشـركة السـابقة على الاتفاقية مع مصر في 13 يوليو 1958، ووافقت فيها مصر على أن تترك للشركة الملكية الكاملة لأصولها خارج البلاد، وعلى أن تدفع تعويضاً قدره (81221000 دولار أمريكي)[38].

مرور السفن الإسرائيلية في قناة السويس.

إن وجود إسـرائيل بالقرب من سـيناء يمثل خطرا من الناحية الإسـتراتيجية وذلك لأن قناة السويس جزءا لا يتجزأ من مصر لأنها عنق مصر ومنذ أن قامت إسرائيل أصبحت سيناء رقبة أخرى لمصر، ولا آمان للقناة بغير سـيناء[39]، إذا فالمبدأ هو الدفاع عن سـيناء هو دفاع عـن القنـاة وبالتالـي هو دفاع عن مصر كلها، ومن ثم فإن الدول الغربية قد خلقت إسـرائيل في منطقـة الشـرق الأوسـط لتكـون بمثابة جسـر لهـم للحفاظ علـى مصالحهـم في المنطقة[40]، وقـد اشـتركت إسـرائيل في العـدوان الثلاثي على مصـر مع كل من بريطانيا وفرنسـا للحفاظ على حرية مرور سـفنها في قناة السـويس وقد بدأت العدوان على الأراضي المصرية يوم 29 أكتوبـر 1956 واسـتطاعت السيطرة علـى سـيناء وقطـاع غزة مـن أجل السـيطرة على قناة السـويس لأنهـا تمثـل طريق ملاحي هام أغلق في وجه سـفنها ويهدد مصالحهـا في المنطقة[41]، تقدمت إسـرائيل بشـكوى إلى مجلس الأمن معترضة فيها على تنفيذ بعض أحكام الهدنة مع مصـر بشـأن تفتيش السـفن ومصـادرة البضائع في الموانـئ المصرية، حيـث اعترض المندوب الإسـرائيلي على تعرض السـلطات المصرية للسـلع المرسـلة إلى إسـرائيل عبر القناة وأن هذا إخلالا بأحكام الهدنة، وطلب مجلس الأمن من الحكومة المصرية رفع جميع القيود المفروضة على السفن التي تعبر قناة السويس أيا كانت وجهتها أو البلد الذي تقصده[42].

وقد أدى العدوان إلى سيطرة إسرائيل على سيناء ومنطقة شرم الشيخ ومن ثم الملاحة في خليج العقبة، وقد رفضت إسـرائيل في بادئ الأمر رفضا باتا الانسـحاب من غزة وشـرم الشيخ وجزيرة تيران ومن ثم ظلت مسيطرة على خليج العقبة[43]، وتحت ضغط من الولايات المتحدة الأمريكية وافقت إسـرائيل على الانسـحاب من مصر ولكن بشـرط فتح خليج العقبة وقناة السويس أمام السفن الإسرائيلية ووضع قوات طوارئ دولية في شرم الشيخ، وقد سلمت مصـر بذلـك في أبريـل 1957 وقبلت وجـود قوات الطوارئ لتكون حاجزا بينها وبين إسـرائيل وهذا يعنى عدم قدرة مصر على مهاجمة إسرائيل والعكس صحيح، وشددت مصر إجراءات المراقبة والتفتيش عقب العدوان الثلاثي على السـفن الأجنبية التي تعبر القناة وذلك لتأمين القنـاة وحمايتهـا وبخاصـة علـى ناقلات البـترول والناقـلات الحربية، وخففـت القيود على السفن التجارية، وقد قل ذلك تدريجياً بمرور الوقت[44].

وفى الأسبوع الأول من أبريل لسنة 1957 عبرت سفينة إسرائيلية ذات امتياز أمريكي خليج العقبة وأنزلت شحنة من البترول الإيراني في ميناء إيلات ومنذ ذلك الحين ظلت السفن الإسرائيلية تمر في قناة السويس وخليج العقبة حتى يوم 22 مايو 1967 حين أغلقت مصر الملاحة في الخليج أمام السفن الإسرائيلية، وهو ما اتخذته إسرائيل ذريعة لشن الحرب على مصر في 5 يونيو 1967[45].

إعادة افتتاح هيئة قناة السويس للملاحة البحرية.

في أعقاب افتتاح قناة السويس رسمياً للملاحة البحرية وأصبحت القناة جزءاً من جغرافية العالم الطبيعية والسياسية؛ نتيجة لحدوث تكثيف للنشاط البحري فقد وصلت القناة بين بحرين وفصلت بين قارتين وتزايدت حركة الملاحة البحرية في القناة مرة أخرى، وقد اتضح هذا من اتجاهات خطوط السفن الملاحية إلى موانئ البحر بالإضافة إلى رصد أعدادها والتي أظهرت تفوقاً كبيراً [46].

مضت مصر تباشر نشاطها في إدارة القناة باذلة كل جهدها لتيسير حركة الملاحة في هذا المرفق الهام، ولقد اعترفت الصحافة العالمية بجهود هيئة قناة السويس وأشادت بها فكتبت صحيفة الديلى أمريكان في 3 أغسطس 1957 وذكرت: لقد اعترفت اليوم دول أوربا الملاحية بأن مصر تدير القناة المؤممة بمرونة الخبير المحنك، كما اعترفت شركات الملاحة بأن ربابنة السفن التي تمر بالقناة لم يعربوا عن أية شكوى[47].

يذكر محمود يونس أن الهيئة كان عليها في بداية الأمر أن تبدأ بإصلاح ورش الهيئة على الرغم من فرض الحصار عليها منذ التأميم من الدول الغربية، واشتدت وطأته عقب العدوان فلم تستطع الهيئة شراء معدات جديدة، بعد تسلمها الورش العمومية للهيئة بحاله صعبه، على الرغم من أنها كانت أعظم ورش في الشرق الأوسط، فلجأت إلى رجال الأمم المتحدة تطلب منهم المساعدة لإصلاح الورش فاشترطت شرطان هما، إبعاد المهندسين المصريين عن الورش، وإعادة المهندسين والفنيين الفرنسيين الذين يلمون بخصائص هذه المعدات ويقدرون على إصلاحها في أقصر وقت ممكن وسيتم إصلاح 75% من الورش في خلال شهر، وكان رد الهيئة الرفض التام وقررت الاعتماد على المهندسين والفنيين بالهيئة في هذه المهمة الشاقة، واستطاعت إنجازها بكفاءة ومهارة في ثلاثة أسابيع[48].

وبعد صيانة ورش الهيئة؛ بدأت الجهود تتركز على إصلاح وحدات أسطول الهيئة التي تم انتشالها عند تطهير القناة ومنهم القاطرة عنتر التي كانت غارقة شمالي بحيرة التمساح والكراكة تحتمس التي كانت غارقة في الفرع الأسيوي من تفريعة البلاح وقد تم إصلاحها في ترسانة الهيئة وعادت لتطهير القناة ثانية والونش العائم شامخ الذي يزن 80 طنا وقد

استخدم في انتشـال العوائق الأخرى[49]، وقد كانت المشـكلة التي واجهت الهيئة في ذلك الوقت تتمثـل في عـدم وجـود قطـع غيـار للمعـدات والألات وغيرهـا رغـم حاجتها الشـديدة لها وبعد رفـض الـدول إعطـاء الهيئـة قطـع الغيارالللازمة لها، فقامـت هيئة قناة السـويس بالاعتماد علـى المهندسـين والفنـين العاملـين في الهيئـة وقامـوا بتصنيعهـا في وقت قصير، كمـا تمكنوا من حل مشـكلة اللنشـات السـريعة التي تسـاهم في عملية توصيل المرشدين إلى عرض البحر للصعـود علـى السـفن التي سـتعبر القناة وأيضا لتوصيـل الموظفين المختصين بقياس السـفن المراد قياسها لتحديد رسوم العبور وغيرها بطريقة غير مباشرة واستطاعوا بمهارة الحصول على هذه اللنشات التي كانت تصنع في فرنسا وتم منعها عن مصر منذ إعلان قرار التأميم.

جهود الهيئة في تطوير قناة السويس.

قامت الإدارة المصرية بتطوير وتحديث المجرى الملاحي لقناة السويس لتواكب متطلبات الملاحـة العالميـة، ولكـي تسـاير حركة العبور المتزايـدة، فاختلفت القنـاة اختلافا كبيرا عما كانـت في عـام 1870، فقـد كانـت القناة بعرض 200 قدم (60 متر) تقريبا عند السـطح، وباتسـاع 72 قدما (22 متر) تقريبا عند أقصى عمق، ومع قدوم عام 1956 وتأميم مصر لقناة السويس زاد عمقها إلى حوالي 500 قدم (150 متر) عند مستوى السطح، 196 قدم (60 متر) عند عمق 33 قدم (10 متر)، وقد تم تطهير القناة حتى 45 قدما(13مترا)، وقد مكنت هذه التحسينات في عام 1956 من زيادة غاطس السفن المارة بالقناة من 24 قدم إلى 35 قدمـا، وقـد زادت تكلفـة هذه التحسـينات عن 322 مليـون دولار، أي أنها زادت عن تكلفـة حفـر القناة الأصلية بثلاثة أضعاف ونصف، وبالإضافة إلى ذلك انخفضت مدة عبور السفن في القناة من حوالي 45 ساعة إلى حوالي 15 ساعة تقريبا[50].

وظلت حركة الملاحة في نمو مطرد منذ تولى الإدارة المصرية حيث زادت في سنة 1958 بنسـبة 25 % عما كانت عليه قبل التأميم ووصل عدد السـفن إلى 49 سـفينة، وسـجل عدد السفن العابرة في قناة السويس الرقم القياسي يوم 9 مارس 1958 حيث مر بالقناة في ذلك اليوم 84 سفينة وهو أكبر عدد يعبر المرفق في يوم واحد منذ إنشائه، وتوالت بعد ذلك حركة السـفن وسـجلت أرقاما قياسـية في السـنوات التالية ويرجع ذلك لمجهودات الهيئة وما أدخلته علـى القنـاة من تحسـينات حتـى وصلت الحمولة الصافية للسـفن العابـرة في عام 1958 إلى 154 مليون طن بعدما كانت 115 مليون طن أي أنها ارتفعت بنسـبة 33% عما كانت عليه قبل العدوان ؛ وأخذت حركة السفن تنشط يوما بعد يوم عقب إزالة آثار العدوان الثلاثي من قناة السـويس كما يتضح ذلك من إحصاءات العبور في القناة فمتوسـط العدد اليومي للسفن العابرة في القناة هو : فى شهر أبريل 1957 حوالى 10 سفن يوميا (وهو نفس الشهر الذي

أعيدت فيه الملاحة في القناة)، وفى شهر مايو من العام نفسه حوالي 26 سفينة يوميا، وفى شهر يونيو 1957 حوالى 42 سفينة يوميا[51].

وستزداد النسبة سنويا حتى عام1967 بشكل واضح وملحوظ[52]، من خلال رصد الإحصاءات بنشرات الهيئة بقناة السويس خلال تلك الأعوام الهامة من تاريخ القناة[53]، فقد كانت حرية الملاحة في القناة كانت مكفولة وقت السلم والحرب لجميع السفن على السواء، ولا يجوز لأي سفينة أن ترسو في أي جزء من مياه القناة وإنما فقط لها حق العبور[54].

ولقد واجهت الإدارة المصرية للقناة العديد من المصاعب منها أن النحت يتزايد في التكسيات الصخرية التي بنيت على جوانب القناة لحمايتها وذلك نتيجة لزيادة أعداد السفن العابرة في القناة وزيادة أحجامها وسرعتها المسموح بها في القناة، لأن تضاعف قوة الأمواج والتيارات التي تحدثها السفن العابرة فترتطم بجوانب القناة وتعمل على تآكلها وانهيارها على نحو ما يحدث في التعرية الساحلية بفعل أمواج البحار، وأيضا زيادة الرواسب في قاع القناة نتيجة لعادم السفن وفضلاتها دون أن تتخذ الشركة السابقة ما يلزم لتطهير القناة بشكل دائم قبل التأميم[55].

ولقد كانت السنوات العشرة التالية للتأميم متميزة ومختلفة بالنسبة لقناة السويس ففي عام 1966م كان رقمها القياسي أكبر من 270 مليون طن من المرور، وقد كان معظم العمل في القناة يتركز في تجارة البضائع الجافة، ولكن عام 1966 شكل البترول المنقول عبر قناة السويس حوالي 80 % من الحمولة المتجهة شمالا عبر قناة السويس[56].

ومنذ تولي هيئة قناة السويس إدارة المرفق أخذت على عاتقها دراسة المشروع الثامن لتطوير القناة الذي بدأت فيه الشركة المؤممة، وقد تبين من هذه الدراسة المصرية أن هذا البرنامج ينطوي على العديد من العيوب الفنية التي يجب تفاديها للوفاء بما يتطلبه تطور الملاحة وتطور أحجام السفن في المستقبل القريب، وبالفعل تم تعديل هذا البرنامج (الذي وضعه خبراء فنيون من جميع أنحاء العالم تحت قيادة شركة قناة السويس سابقا) بحيث تسمح القناة بعبور السفن التي يبلغ غاطسها نحو 37 قدما (بعد أن كان في المشروع السابق 36 قدما) وزيادة اتساع القناة حتى يصل إلى 1900 متر مربع (بعد أن كان محددا زيادته إلى1500 متر مربع)، وذلك مع توحيد طراز التكسيات الحامية لجوانب القناة (فتحل التكسيات الجديدة محل نحو أربعين طرازا من التكسيات القائمة في القناة وقتها)، كما تبين من الدراسة أن القناة تحتاج لمشروع تطوير ضخم[57].

وقد حدث تطور ملحوظ في قناة السويس منذ تولى الإدارة المصرية قيادة هذا المرفق فقد قامت هيئة قناة السويس ببذل جهود في القناة لتحسينها وتعميقها وتوسيعها وتنظيم

المرور فيها وإدارتها بكفاءة لم يسبق لها مثيل وذلك بشهادة الغرب أنفسهم، وأثبتت الهيئة أن مصر حقا جديرة بإدارة قناة السويس وأنها تعلم جيدا أن القناة هي شريان الرخاء والخير لمصر وللعالم ويجب الحفاظ عليها .

وقد بدأ التفكير فى المشروع العظيم لتطوير القناة وأطلق عليه (مشروع ناصر) لتطوير القناة وتحسين المجرى الملاحي فيها وتم الاستعداد له وإعداد الدراسات التحضيرية للقيام به على عدة مراحل تقام في مراحله الأولى مشروعات عديدة لتعميق القناة وتوسيعها وزيادة طاقتها، وفى مراحله النهائية يتم ازدواج القناة بكامل طولها بحيث تسمح بعبور أكبر ناقلات البترول والسفن في العالم في كلا الاتجاهين في آن واحد، ومن أول يناير 1958 بدأت الهيئة في تنفيذ المرحلة الأولى من (مشروع ناصر) الذي كان يهدف إلى توسيع قناة السويس بأكملها وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة في قناة السويس[58].

ومنذ التأميم سارت أعمال التوسيع والتعميق في القناة على قدم وساق وشملت المشروع الثامن المعدل ومشروع ناصر وكان ذلك وفقاً للخطة الموضوعة وبدقة تستدعى الإعجاب والفخر حتى وصل مقدار التوسيع إلى 30 مترا (وزاد عن ذلك في بعض أجزاء القناة) كما وصل التعميق إلى 15 متر أو أكثر، وارتفع قطاع القناة المائي من 1250 مترا مربعا قبل التأميم إلى 1850 مترا مربعا في عام 1964، فقد كان أقصى غاطس مسموح به للسفن 35 قدما ثم أزداد إلى 37 قدما في عام 1961 ثم إلى 38 قدما في عام 1964 أي أنه أزداد بمقدار ثلاثة أقدام بعد مضى أقل من ثماني سنوات على تسلم الإدارة المصرية لمقاليد الأمور في قناة السويس.

وقد كانت هيئة قناة السويس تخطط للمستقبل، فرأت أنها إذا أرادت أن تحافظ على القناة وإدارتها فيجب عليها أن تعمل بجد ليعم الرخاء على القناة ومدنها حتى ينعكس أثر ذلك على مصر، فقد أعلنت الهيئة عن برنامج لتطوير القناة لتسمح بعبور الناقلات بأقصى حمولة تصل إلى 200000 طن ويصل عمق القناة لستين قدماً[59].

وعقب التطهير بدأت أعمال التعميق وتوسيع القناة في معدل زمني قصير، والنتيجة هي زيادة هائلة في حركة الملاحة في القناة ارتباطا بتزايد حجم الاقتصاد العالمي إنتاجا واستهلاكا والتبادل التجاري بعد أن جذبت القناة العديد من السفن التي كانت تتحاشى المرور في القناة لضخامة حجمها وزيادة غاطسها بالإضافة إلى حسن الإدارة المصرية للقناة [60].

تصدرت ناقلات البترول مكان الصدارة في السفن العابرة في القناة حيث أنها كانت تمثل 53% من السفن العابرة في عام 1955 وحتى عام 1966 ظلت النسبة مرتفعة تمثل

حوالي 46% من السفن العابرة في القناة وقلت هذه النسبة تدريجيا بعد نكسة 1967 وإغلاق القناة[61]وبدأت الحرب ومنعت معها الرخاء التجاري بقناة السويس، وسقطت العوائق ثانية في قناة السويس بعد انتشالها عقب العدوان الثلاثي، واستمر العمل فى تطهير وتطوير القناة لمدة عشرة سنوات متتالية، وأغلقت القناة وتأثرت حركة الملاحة العالمية حتى عودة الملاحة فيها ثانية في 5 يونيو 1975[62].

أما عن رأي الغرب في سياسة عبد الناصر: " فتتمثل في أن قوة ناصر في طموحه لسيطرة على دول النفط، فلو أن نفط الشرق الأوسط منع عنا لعام أو أثنين فاحتياطي الذهب سينفذ، وتتفكك منطقة الإسترليني، ولن نستطيع تمويل الدفاع بالحد الأدنى المطلوب، والدولة التي لا يمكنها الإنفاق على الدفاع تكون قد انتهت، فإذا منعت عنا موارد أفريقيا والشرق الأوسط، سيلحق بالغرب الخسائر " [63].

تمثلت نتائج تأميم قناة السويس في الآتي:

- سيطرت مصر على قناة السويس سيطرة تامة والقيام بإدارتها بكفاءة منقطعة النظير[64]، وتكوين الأسطول البحري المصري الذي يعمل من أجل تأمين الملاحة الدولية والحفاظ على السلام المحلى في ربوع الشرق الأوسط، وتعين جيل جديد من المرشدين استطاعوا الحفاظ على استمرار العمل في القناة رغم كل الصعوبات التي كان يقصد بها إغلاق القناة وتدخل الغرب لحماية الملاحة بها، كما استطاعت مصر تأمين الملاحة فنيا وإداريا وعسكريا وظلت تسعى من أجل تحقيق المزيد من التقدم وزيادة الكفاءات في كافة المجالات، فقد اثبت التأميم للعالم أجمع كفاءة القيادات المصرية وانطلاق مصر نحو استكمال سيادتها البحرية، واعتراف الغرب بحقيقة دور مصر في إدارة القناة وكان ذلك دليلا على ما يجب أن تكون عليه القوة والكفاءة البحرية المصرية سواء من ناحية الأسطول أو من ناحية الأخصائيين البحريين[65].
- زيادة اعتناء مصر بقواتها البحرية التجارية والحربية وذلك لأن مصر تمتلك شاطئين عظيمين على البحرين الأحمر والمتوسط فمصر تحتاج لقوة بحرية تكفل له السلامة والسيادة وذلك من خلال زيادة أعداد السفن وزيادة عتادها وزيادة الخبرات الفنية والعسكرية، فقد كان التأميم نقطة تحول في التاريخ العسكري لمصر الحديثة فقد تضاعف جهدها وتضاعفت قدرتها وكفاءتها واجتمعت طبقات الشعب كلها من أجل هدف واحد واثبت الشعب نضوجه ووعيه بمستقبل البلاد من خلال الاتحاد الإيجابي.

- إلغـاء اتفاقيـة الجـلاء فقـد صدر قـرار جمهـوري يقضى بانتهـاء اتفـاق 19 أكتوبر 1954 الموقـع بـين مصـر وبريطانيـا بخصـوص جلاء القـوات البريطانيـة عن قناة السويس وذلك اعتبارا من 31 أكتوبر 1956 منذ بداية العدوان الثلاثي على مصر وقد كان هذا الاتفاق ساريا لمدة سبع سنوات حتى عام 1961، وقد جاء في المذكرة الأيضاحيـة للقـرار الجمهـوري أن هـذا الاتفـاق من حيـث طبيعته معاهدة سياسـية وقواعـد القانـون الدولـي تنص علـى أن المعاهدات السياسـية يبطل العمـل بها كأثر مـن آثـار قيـام الحرب بـين الدولتـين المتعاقدتين وبذلـك تخلصت مصر مـن القيود الـتي فرضتهـا عليها اتفاقية الجلاء واسـتولت مصر على مهمـات ومعدات القاعدة البريطانية في منطقة قناة السويس وبلغت قيمتها نحو 300 مليون جنية إسترليني[66].
- كان الـتأميم في غايـة الأهميـة بالنسـبة لمصـر وذلـك للحفـاظ علـى سـلامة البلاد عسـكريا وحفظ أمنها الداخلي من خلال إغلاق المنفذ الرئيسـي الذي كانت تستمد منه إسرائيل كل المعلومات عن مصر في شتى المجالات حتى تستفيد من سوء الأوضاع الداخلية المصرية، فيجب أن تكون كل المعلومات الاقتصادية والعسـكرية بعيدة عن متناول إسـرائيل فقد كانت المعلومات تتسـرب إلى إسـرائيل عن طريق شـركة قناة السويس.
- كان التأميم بمثابة صمام الآمان بالنسـبة لمصر ووسـيلة لتقوية الكيان الإستراتيجي للدولة سواء في داخل محيطها الخاص أو في المحيط الإقليمي العام[67].
- مراقبـة وتأمـين ومتابعـة حركـة الملاحة في القناة بمـا يمر فيها من خامات الشـرق ومنتجـات الغـرب وبنـاء صـورة واضحـة للحركـة الاقتصاديـة بـين الشـرق والغرب ويرتبط بها الميزان السياسي والعسكري الدولي[68].
- بناء على وضع مصر الجديد وسيطرتها على قناة السويس فيتوجب على دول العالم أن تكسـب حياد وصداقة مصر و مصلحة الملاحة الدولية وأمنها يقتضيان أن تعمل كل الـدول مـن أجـل بقاء مصر بعيـدة عن أي نزاع دولي بصفتها كاتمة أسـرار تلك الـدول مـن خـلال مراقبـة حركات التصدير والاسـتيراد فتسـتطيع معرفـة نوايا كل دولـة، وإعـلان مصـر أن بقـاء القنـاة تحت القيـادة المصرية أضمن وسـيلة لخدمة الشـرق والغرب وعدم سـيطرة الدول العظمى عليها وإنفرادها بها حسب مصالحها مثلما حدث في الحرب العالمية الأولى والثانية، واستطاعت مصر من خلال التأميم تحقيـق كسـب محلـي وإقليمـي وعالمي أعجـز الغـرب بقيادته وساسـته وتكتلاته عن الوقـوف أمامهـا، فصـارت الـدول الغربية تبحث عـن الوسـائل ذات الصفة الدولية

لتأخذها ذريعة تحقق من ورائها أهدافها الاستعمارية، وفى الميدان العسكري المحلى خلق التأميم جيش التحرير المصري الذي وجد لأول مرة في تاريخ مصر رغم كل المحن العسكرية التي تعرضت لها مصر.

- بناء الجبهة الداخلية على أساس قوى ومتين ساعد على الوقوف والصمود في مختلف الظروف فقد قام الشعب بنفسه دون أن ينتظر الحكومة أن تدعوه ليعلن التعبئة العامة، وتكاتف الشعب مع الرئيس والحكومة والجيش بصورة لم يسبق لها مثيل في تاريخه يدا واحده وصفا واحدا مؤيدين سياسة عبد الناصر وحق مصر في استرداد القناة مما كان له أكبر الأثر على أعداء عبد الناصر وكان ذلك أكبر ضربة في معركة العدوان، وتجاوب الشعب مع قادته وأصبح كل مواطن جنديا يدافع بقلبه لأول مرة عن أرضه وحقه ومستقبله ومستقبل أولاده دون سلبيه أو تهاون[69].

- ظهور نوايا الدول المعتدية على حقيقتها وانكشاف الستار عنها فلأول مرة في تاريخ الأمم المتحدة يستخدم الفيتو للحرب (من أجل العدوان الجائر على الأراضي المصرية) لا من أجل السلام مما أثار مشاعر الغرب كلها والدول العربية ضد إسرائيل وفرنسا وإنجلترا وتأيدهم لموقف مصر من الإنذار الإنجليزي الفرنسي الذي وجه إلى مصر فقد حدث هذا، في وقت كانت الملاحة فية منتظمة في القناة ولم تهدد إطلاقاً[70]، تبلور الوعي العربي، وقيام الدول العربية بنسف أنابيب البترول في سوريا والأردن وليبيا والكويت مما كلف الغرب الكثير من الخسائر الضخمة لتعاون العرب مع القضية المصرية ورفض العدوان على مصر، واشتدت مقاومة الأحرار في الجزائر ضد الاستعمار الفرنسي اقتداء بمصر وزادت بذلك الضغوط على فرنسا مما كلفها خسائر فادحة، وأظهرت كل من الصين الشعبية والاتحاد السوفيتي استعدادهما لإرسال متطوعين علاوة على تقديمهما جهودا مادية وتأييدا سياسيا وأدبيا كاملا لمصر وللعرب[71].

- الفوائد الاقتصادية التي حققتها مصر من تأميم قناة السويس هي زيادة رصيد مصر من العملات الصعبة، وهذا الإيراد الجديد يضاعف من قوة مصر الاقتصادية وسيترتب عليه بناء الاقتصاد القومي[72]، بدون تضيق ودون اللجوء للغرب، وقدرة مصر على بناء السد العالي وغيرها من المشاريع القومية التي كانت بمثابة حلم بعيد المنال دون مساعدة الدول الغربية لنا، وخلق جيل جديد ضخم من ذوى الكفاءات المهنية والفنية مما سيرفع من الوعي القومي للمواطنين بضرورة اكتساب المهارات وتنميتها للحفاظ على هذا المرفق العظيم مما سيزيد من مراحل تطويره وتحسينه دائما، زيادة القدرة الإنتاجية في كافة الصناعات التي ستسير جنبا إلى

جنـب مـع تطوير القناة بعد تأميمها من صناعة السـفن وأدواتها وإنشـاء الأحواض الجافـة والعائمـة اللازمـة لأعمال الصيانـة، وبزيادة أعداد الفنيـين والأخصائيين سـتزداد الطاقـة الإنتاجيـة والفكريـة والاجتماعية مما سـيزيد القـدرة الاقتصادية والمادية للدولة، وفتح مجالات جديدة في شئون الهندسة والملاحة والإدارة والصيانة والصناعـة لتعميـق وتطوير وإدارة القناة مما سـيرفع من مسـتوى البلاد الصناعي والفني، ورفع مسـتوى المعيشـة للعاملين في قطاع الإنتاج مما سيزيد من دفع عجلة الإنتـاج قدمـا إلى الأمام وسـيترك ذلـك الأثر في الحقل الصناعي، فقناة السـويس فرصـة عظيمـة لمصر لتبادل الخبـرات والثقافات والخدمات والمنافع من الدول التي تتعامـل معهـا وبينهمـا علاقـات اقتصاديـة وسياسـية جيـدة، واسـتيلاء مصر على أدوات ومعدات قاعدة قناة السويس والاستفادة منها الاتجاه نحو تبنى فكرة إنشاء بنك التنمية لحماية الاقتصاد العربي، وتحرير الاقتصاد القومي بتأميم وتمصير كل المؤسسات الأجنبية داخل الدولة.

- فتح أسواق تجارية بعد ذلك مع دول قارة آسيا والكتلة الشرقية[73].

وتمثلت النتائج السلبية لتأميم قناة السويس في الآتي.

- العدوان الثلاثي على مصر وسـيطرة إسـرائيل على أراضى سـيناء وتدمير، القوات البريطانية والفرنسية لمدن القناة وإلقاء قاذفات القنابل على قناة السويس وتدمير كوبري الفردان بالقناة لعرقلة انسحاب القوات المصرية العائدة من سيناء وإغراق السـفينة عـكا في وسـط المجـرى الملاحـي جنوبي بحيرة التمسـاح فتعطلـت الملاحة بالقناة مما اضطر لإغلاقها[74].

- تدمـير مدينـة بورسـعيد التي صمدت في المعركة التي اسـتمرت لمدة أربعة أيام بعد قطع المياه عن المدينة ليموت سـكانها عطشـا وضربت البيوت بالطائرات الهليكوبتر وتوجيه المدافع الرشاشة إلى المساكن والمساجد والمدارس[75].

- تجميـد أرصـدة مصـر في الخـارج، فقـد أصـدرت وزارة الماليـة البريطانيـة قـرارا بتجميد الاموال المصرية[76]، واموال الشركة المؤممة من أرصدة إسترلينية وحسابات جاريـة في بريطانيـا ثـم تبعتهـا في ذلـك كل من فرنسـا والولايـات المتحـدة وبالفعل تمت مصادرة الأموال المصرية وودائع الشركة في كل من إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة[77].

- حشـد القـوى العسـكرية الغربية في منطقة البحر المتوسـط وتكـرر اجتماعات قادة وساسـة الـدول الكـبرى للتوصـل لحل لأزمة السـويس ومـا ترتب عليهـا من أزمات

متتالية[78]، واهتزاز الأسواق المالية العالمية متأثرة بقرار تأميم شركة قناة السويس شركة مساهمه مصرية وتغير نظم ووسائل التعامل الدولي بين الشعوب.

- إعادة توزيع مراكز الثقل الإستراتيجية والقواعد العسكرية في الشرق الأوسط والبحر الأبيض المتوسط وجنوب آسيا وشرق أوروبا فقد كان للتأميم آثار مباشرة على النظم والأوضاع السياسية في كل أنحاء العالم

- كما كان للتأميم أثره على الموازين الاقتصادية في العالم وعلى كل مظاهر التعاون بين الدول ونتائجه في تعديل ملامح هذا العصر من كافة الوجوه[79].

- تصدع حلف الشمال الأطلنطي وامتداده في حلف البلقان واختلفت أمريكا مع فرنسا وبريطانيا من أجل مبدأ استخدام القوة واحتجت بعض الدول ولأول مرة ينال هذا الحلف مثل هذا الوهن منذ قيامه[80]، وتصدع حلف بغداد أيضا وضاعت فرصة بريطانيا في تطويق مصر وحصارها بحلف بغداد التي رفضت الانضمام إليه فقد اهتز بعنف بسبب التأميم مما دفع بريطانيا إلى إرسال قوات إلى قبرص لكي ترمم ما سببه التأميم من انهيار سياسي وعسكري ومعنوي لها في الشرق الأوسط[81].

- شعور بريطانيا بالقلق بعد زوال سيطرتها عن القناة وضياع هيبتها في منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط بسبب اشتراكها مع إسرائيل وفرنسا في الاعتداء على الأراضي المصرية وقيامهم بالعدوان الثلاثي على مصر في أكتوبر 1956، وما ترتب عليه من قطع معظم دول المنطقة علاقتها السياسية والاقتصادية مع بريطانيا، وخسارة كل من فرنسا وإنجلترا حسب تقديراتهم حوالي 800 مليون جنية وسقوط حكومة كل من إيدن ومولية وبقاء عبد الناصر في الحكم عكس ما توقعوا، وتعرض الدولتين للعديد من الخسائر والتدهور الاقتصادي وبخاصة بعد رفض كثير من مواطنيهم لسياسة العدوان واستخدام القوة إزاء مصر وانعكست بذلك نتائج العدوان عليهم[82].

الخاتمة.

إن النتائج المترتبة على الإدارة المصرية لقناة السويس متعددة منها مضاعفة قوتنا الاقتصادية، وتنفيذ مشروعاتنا الإنمائية العظمى الخاصة بتطوير قناة السويس، وخلق جيل جديد من ذوى الكفاءات المهنية والفنية الذين يتم إعدادهم لتولى إدارة المرفق وزيادة الطاقة الإنتاجية للبلاد في شئون الملاحة والشئون الهندسية[83]، الخاصة بالقناة وشركاتها مما سيعود بالنفع على القناة ومدنها والعاملين فيها وبالتالي سيعود على مصر بأسرها وعلى الاقتصاد القومي المصري، فقد أثرت النهضة الاقتصادية في مدينة بورسعيد على النواحي

الاجتماعية فيها مما ساعد في إعادة تعمير المدينة وزيادة أعداد السكان فيها، كما أنعكس ذلك أيضا على باقي مدن القناة وسرعان ما عادت الحياة لطبيعتها بعد إعادة فتح القناة وإقامة المشاريع الضخمة فيها التي تستوجب أيدي عاملة للعمل في هذه المشاريع وبالتالي قامت الهيئة بتوظيف العديد من الموظفين والعمال المصريين في هيئة قناة السويس (بعد أن كان المصريين محرمون من هذا الحق منذ سنوات طويلة) وأقامت لهم وحدات سكنية خاصة بهم ومستشفيات ونوادي ومدارس ومصانع وغيرها من مستلزمات الحياة، وكان ذلك نتيجة لحصول الهيئة على إيراد قناة السويس والاستفادة منه في تطوير القناة ومدنها وتوفير كل ما يلزم لهم وقد أتمت الهيئة هذه المشروعات وغيرها من المشروعات الضخمة التي لم يسبق لها مثيل في منطقة القناة بنجاح منقطع النظير بأيدي مصرية تعشق القناة وتموت في سبيل اعمار هذا الوطن.

وخلاصة القول أن عبد الناصر استطاع تأميم القناة ردا على خطأ دبلوماسي ارتكبه الغرب إزاء مصر، وبدلا من اسقاط عبد الناصر بالعدوان على مصر، أكسبه ذلك حب وتأييد ودعيم الشعب المصري والعربي مما جعل خصومه يعتزلون العمل السياسي لفشلهم في تحقيق غايتهم المنشودة فلم يكن سحب عرض تمويل السد العالي هو السبب الوحيد لقرار التأميم ولكن الضاغط على الزناد لإثبات القدرة المصرية ونضج الشخصية المصرية التي لا تقبل الإهانة والطعن وتقف في وجه كل من يريد إخضاعها، وأخيرا يبقى أنه شخص يخطئ ويصيب وقد أصاب في أمور وأخطأ في أمور أخرى وبالفعل انقسم المؤرخون إلى قسمين إما مؤيد لسياسة عبد الناصر وإما معارض ومهاجم له، ولكن الحق يقال نعطى كل ذي حق حقه فهو بالفعل استرد القناة واستطاع بناء السد العالي والكثير من المشاريع القومية فقد وضع بذلك الاساس لتحقيق التنمية في مصر، وفي المقابل لم يستفد من الأخطاء العسكرية في العدوان الثلاثي على مصر، واستفادت منها إسرائيل في حرب يونية 1967.

الملاحق

ملحق رقم (1)

اتفاقية تطهير قناة السويس

وقعت الاتفاقية بوزارة الخارجية المصرية يوم 3 يناير 1957 على أن يسرى مفعولها ابتداء من 8 يناير 1957 وتضمنت ما يلي:

- قيام الأمم المتحدة بمساعدة الحكومة المصرية في العمليات اللازمة بسرعة تطهير القناة
- تقوم عملية التطهير تحت إشراف الأمم المتحدة بواسطة ترتيبات تعاقدية مع منشآت خاصة خاضعة لتوجيهات الأمم المتحدة وليس غيرها.
- تعتبر عملية التطهير مشروع تابع للأمم المتحدة (مقاولة أمم متحدة).
- ترفع سفن التطهير أعلام الأمم المتحدة وحدها دون أعلامها الوطنية.
- تخضع الأموال المستخدمة في العملية والأشخاص المشتركون فيها لاتفاقية امتيازات وحصانات الأمم المتحدة التي تعتبر مصر طرفا أساسيا فيها.
- تقوم الأمم المتحدة مع الحكومة المصرية باتخاذ التدابير اللازمة لتجنب الأضرار المادية والبشرية قدر الإمكان وإتمام العملية في أسرع وقت ممكن.
- تحتفظ الأمم المتحدة دون غيرها بحق المنقذ البحري بالنسبة للسفن والأموال، غير ذلك تكون ملكا للحكومة المصرية ويحق لها التصرف فيها.

تقوم الأمم المتحدة بتدبير الأموال اللازمة لعملية التطهير عن طريق تلقى قروض من بعض الدول الغربية[84].

ملحق رقم (2)

تصريح الحكومة المصرية يوم 24 أبريل 1957

تعلن جمهورية مصر العربية البيان التالي عن قناة السويس ونظام إدارتها كما يلي:

تأكيد إحترام اتفاقية القسطنطينية 1888 ومراعاة تطبيقها.

- الالتزام بميثاق الأمم المتحدة ومبادئه وأهدافه.

حرية المرور في القناة لجميع الأمم واستمرار الرسوم طبقا لاتفاق وقع في 28 أبريل 1936، وأن تصان القناة وتتطور وفقآ لمقتضيات الملاحة الحديثة.

- بالنسبة للتشغيل والإدارة ستعمل القناة وتدار بواسطة هيئة قناة السويس وترحب الحكومة المصرية بالتعاون بين هيئة القناة وممثلي الملاحة والتجارة في العالم.

بالنسبة للنظام المالي تدفع الرسوم مقدما للهيئة وستقوم الهيئة بتكوين رأس مال للقناة لتحسينها يصل إلى25% من الإيرادات و5% للحكومة المصرية.

- سيستمر العمل في القناة وفقآ للائحة ألموضوعه لها.
- لن يكون هناك تفرقة أو تمييز في المعاملة مع أي سفينة أو شركة في داخل قناة السويس.
- بالنسبة للتعويضات في حالة عدم الوصول إلى اتفاق ستحل وفقآ للتحكيم الدولي المتبع.
- تصدر الحكومة هذا التصريح كتعبير عن رغبتها وعزمها على أن تجعل قناة السويس ممرا صالحا يربط شعوب العالم ويخدم قضية السلام والرخاء في المنطقة وهذا التصريح بما يحوى من التزامات وثيقة دولية أودعت في سكرتارية الأمم المتحدة وسجلت بها[85].

ملحق رقم (3)

اتفاقية روما 29 أبريل 1958

وقعت الاتفاقية بين حكومة الجمهورية العربية المتحدة ومثلوا أصحاب الأسهم وحصص التأسيس في الشركة المؤممة وتم الاتفاق على الأسس التالية :

تدفع حكومة الجمهورية العربية المتحدة مبلغا يعادل 28 مليونا وثلاثمائة ألف من الجنيهات المصرية وتترك الأموال الموجودة في الخارج لأصحاب الصكوك وذلك للوفاء بالتعويض المستحق لحاملي الأسهم وحصص التأسيس مستندا على قانون التأميم لسنة 1956.

تتحمل الحكومة المصرية معاشات الموظفين السابقين في الشركة المؤممة الذين كانوا يقيمون في مصر يوم توقيع اتفاقية الأسس ومعاشات الموظفين والعمال الذين كانوا في الخدمة يوم 26 يوليو 1956 أو الذين استمروا في خدمة الهيئة وأحيلوا للمعاش بمقتضى لوائحها وتتحمل الدولة سائر المعاشات الأخرى.

- ينتقل إلى الحكومة المصرية ديون الشركة المؤممة، والتي يكون الدائنون فيها مقيمين في مصر، وتتحمل الشركة الديون التي يكون الدائنون فيها مقيمين في الخارج يوم توقيع الاتفاقية.

تدفع الحكومة المصرية كتعويض نهائي مبلغا وقدره 23 مليون جنية بالإضافة إلى المبلغ الذي حصلته الشركة المؤممة بعد 26 يوليو 1956 وتم الاتفاق على تقسيط المبلغ 23 مليون جنيه كما يلي: على خمسة أقساط قيمة كل قسط منهم 4 مليون جنيه ابتداء من أول يناير 1959 وقسط أخير قيمته 3 مليون جنيه في يناير 1964 ولا تحمل هذه الأقساط أية فوائد.

وفى حالة أفراج حكومة الولايات المتحدة عن حساب مصر الإسترليني رقم 2 سوف تخصص الحكومة المصرية هذه المبالغ لسداد القسطين التاليين على تاريخ الإفراج قبل موعدهما[86].

ولحل الأزمة نهائيا بين مصر والشركة المؤممة وقعت تحت رعاية البنك الدولي اتفاقية مشتركة في 13 يوليو 1958 وافقت فيها مصر على أن تترك للشركة الملكية الكاملة لأصولها في الخارج على أن تدفع المبلغ المتفق علية كتعويض للشركة[87].

ملحق رقم (4)

قرار رئيس الجمهورية العربية المتحدة

بالقانون رقم 63 لسنة 1958

الخاص بتنفيذ اتفاقية الأسس المعقودة 29 أبريل 1958 في شأن التعويضات المترتبة

على تأميم الشركة العالمية لقناة السويس شركة مساهمة مصرية

باسم الأمة. ...رئيس الجمهورية

ابتداء من 26 يوليو 1956 لا يكون للشركة العالمية لقناة السويس البحرية المؤممة بالقانون 285 لسنة 1956 الشخصية الاعتبارية إلا بالقدر اللازم لتحقيق الأغراض الآتية :

- إبرام الاتفاقيات الخاصة بالتعويضات المترتبة على التأميم وتنفيذ هذه الاتفاقيات.
- حراسة الأموال التي ينص عليها الاتفاق النهائي المشار إليه في الاتفاقية المرافقة.
- اتخاذ الإجراءات اللازمة لتمتعها بالشخصية الاعتبارية في ظل أي قانون أجنبي تبيح أحكامه ذلك، وفى حدود الأغراض التي تقررها، وذلك بعد تعديل نظامها على الوجه الذي يتفق مع أحكام القانون، رقم 285 وبوجه خاص فيما يتعلق باستبعاد كل ما يتصل بقناة السويس من هذا النظام.

تكون القرارات التي تتخذها الجمعية العمومية في حدود الأغراض المنصوص عليها في المادة السابقة نافذة دون تصديق حكومة الجمهورية العربية متى استوفت الشرائط المنصوص عليها في النظام الموافق للفرمان الصادر في يناير سنة 1856 والتعديلات الطارئة عليه.

تنيب الجمعية العمومية للشركة المؤممة المنعقدة وفقاً للمادة الثالثة شخصاً أو أكثر لإبرام الاتفاقيات المشار إليها.

ابتداء من تاريخ إبرام الاتفاق النهائي المنفذ لاتفاقية الأسس المرافقة، تبرأ ذمة الحكومة نهائياً ودون أي رجوع من ذوى الشأن لأي سبب كان من الالتزامات الآتية:

أولا : الالتزام بتعويض أصحاب الأسهم وحصص التأسيس في الشركة المؤممة وفقاً لأحكام القانون رقم 285 لسنة 1956.

ثانيا : الالتزام بتعويض الحصص المدنية المشار إليهم في اتفاقية الأسس المرفقة.

ثالثا : التزامات الشركة المؤممة التي تعهد مستحقو التعويض بالوفاء بها على الوجه

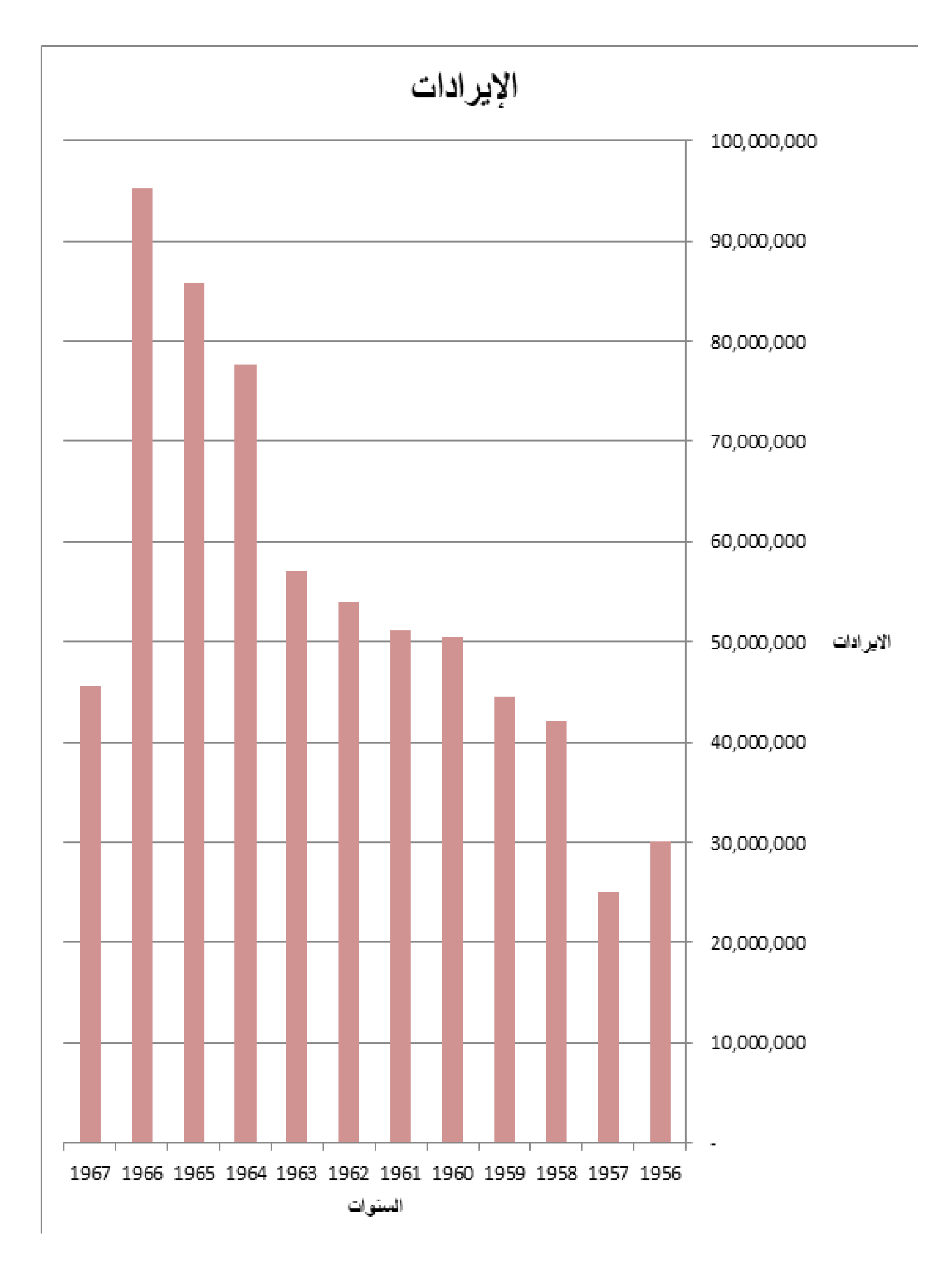
المقـرر في اتفاقيـة الأسـس المرافقة وبوجه خاص الالتزام بالوفاء بالسـندات والمعاشـات المنصوص عليها في الاتفاقية.

و تـؤول إلى مسـتحق التعويـض ابتـداء مـن التاريـخ المنصوص عليـه في الفقرة السـابقة الأمـوال الخارجيـة الـتي يقرر الاتفاق النهائـي تركها لهم في مقابل التعويض، أما الأقسـاط النقديـة الـتي التزمـت الحكومـة بأدائهـا كجـزء من هـذا المقابل، يتـم الوفاء بهـا في الآجال وبالشروط المنصوص عليها في الاتفاق.

لا تسمع أمام المحاكم أو الهيئات القضائية بجميع أنواعها أية دعوى ترفع على الحكومة مـن الشـركة المؤممة أو مسـاهميها أو أصحاب حصص التأسـيس فيهـا أو أصحاب الحصص المدنيـة أو أصحـاب الديـون الـتي التـزم مسـتحقو التعويـض بالوفاء بهـا على الوجه السـابق بيانه[88].

ملحق رقم (5)

الإيرادات السنوية لقناة السويس من عام 1956 حتى عام 1967



الهوامش:-

1 جورج حليم كيرلس : قناة السويس والقنوات البحرية العالمية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص 129.

2 Deborah J. Gerner : Understanding The Contemporary Middle East ., London , 2000 ,P.222

3 عبد الحميد أبو بكر : قناة السويس والأيام التي هزت الدنيا، دار المعارف، القاهرة، 1987، ص230.

4 عبده مباشر : المشروع والصراع، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 2000، ص 230.

5 جورج حليم كيرلس : قناة السويس،مرجع سابق، ص 130. جورج حليم كيرلس : قناة السويس،مرجع سابق، ص 130.

6 حسن البدرى، فطين أحمد فريد : حرب التواطؤ الثلاثي العدوان الصهيوني الأنجلوفرنسى على مصر 1956، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 1997، ص 628.

7 قناة السويس تحت الإدارة العربية الذكرى العاشرة للتأميم: الذكرى العاشرة للتأميم 1956- 1966، مطابع الهيئة، الإسماعيلية، 1966، ص 119.

8 The Encyclopedia Britannica : Volume 21 , London , 1970, P. 339.

9 Sami H. Dessouki Sami H. Dessouki : Suez canal changing world 1956 , London , 1982, P. 25 .

10 حسن البدرى، فطين أحمد فريد : مرجع سابق، ص 629.

11 محمد عبد الرحمن برج : قناة السويس وأهميتها السياسية والإستراتيجية وتأثيرها على العلاقات المصرية البريطانية 1914 1956-، المكتبة العربية، القاهرة، 1986، ص 344.

12 حسن البدرى، فطين أحمد فريد : مرجع سابق، ص 630.

13 Sami H. Dessouki : Op. Cit , P. 25 .

14 حسن البدرى، فطين أحمد فريد : مرجع سابق، ص 632.

15 محمود يونس: قناة السويس ماضيها حاضرها مستقبلها، دار أبو المجد، القاهرة، 2006، ص 325.

16 جورج حليم كيرلس : مرجع سابق، ص 131.

17 Sami H. Dessouki : Op. cit , P. 27.

18 محمود يونس : مرجع سابق، ص 332.

19 جورج حليم كيرلس : قناة السويس أهم قنوات العالم، ص 130.

20 محمود يونس : مرجع سابق، ص 333.

21 Sami H. Dessouki : Op. Cit , P. 26.

22 لطيفة محمد سالم : ثورة يوليو 1952 الطريق للتأميم 1956-1952، ندوة بعنوان الحركة الوطنية وفكرة تأميم قناة السويس، المجلس الاعلى للثقافة، القاهرة، 2008، ص 171

23 محمود يونس : مرجع سابق، ص 335.

24 Sami H. Dessouki : Op. Cit , P. 26

25 محمود يونس : مرجع سابق، ص 335.
26 محمود يونس : مرجع سابق، ص 340.
27 حسن البدرى، فطين أحمد فريد : مرجع سابق، ص،ص 635، 640.
28 The Encyclopedia Americana : International Edition ,Volume 25 , U S A , 1980 P.846.
29 محمد السيد سليم : تأميم قناة السويس دراسة في عملية اتخاذ القرار، دار الفجر، القاهرة، 2002، ص 345.
30 محمود يونس : مرجع سابق، ص 363.
31 حسن البدرى، فطين أحمد فريد : مرجع سابق، ص،ص 641، 642.
32 محمد السيد سليم : مرجع سابق، ص 186.
33 قناة السويس تحت الإدارة العربية : مرجع سابق، ص 168.
34 The Encyclopedia Americana : Op. Cit , P.847
35 محمد السيد سليم : مرجع سابق، ص 187.
36 قناة السويس تحت الإدارة العربية : مرجع سابق، ص 170.
37 لطيفة سالم : أزمة السويس جذور إحداث ونتائج 1954-1957، مكتبة مدبولى، القاهرة، 1996.، ص 239.
38 The Encyclopedia Americana : O P. Cit , P. 847.
39 جمال حمدان : قناة السويس نبض مصر، عالم الكتب، القاهرة، 1975، ص 48.
40 أنتونى ناتنج : أنتوني ناتنج : ناصر، ط2، ترجمة شاكر إبراهيم سعيد، مكتبة مدبولى، القاهرة، 1994، ص207.
41 Sami h. dessouki : 1982 .
42 دار الوثائق القومية : محافظ وزارة الخارجية، ملف رقم 34905، وثيقة رقم 270، 23 فبراير 1956.
43 Itamar Rabinovich Waging Peace: Israel and The Arabs at The End Century , New York ,1999, P.10.
44 مجلة كلية الآداب : زينب عمرو محمود، مخالفات السفن الأجنبية في الموانئ المصرية من واقع ملفات الخارجية المصرية 1948 1956-، العدد الحادي والعشرون، يوليو 2009، ص 2.
45 محمد السيد سليم: مرجع سابق، ص190.
46 خلف عبد العظيم الميرى : تاريخ البحرية التجارية المصرية 1854 – 1879، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1992، ص 555.
47 محمد عبد الرحمن برج : قناة السويس فى 100 عام، دار المعارف، القاهرة 1969، ص 153.
48 محمود يونس : مرجع سابق، ص 348.
49 لطيفة سالم : ثورة يوليو 1952 الطريق للتأميم 1952-1956، ندوة بعنوان الحركة الوطنية وفكرة تأميم قناة السويس، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة 2008، ص 171.
50 The Encyclopedia Americana : Op. Cit , P.846
51 محمود يونس : مرجع سابق، ص 367.

52 Suez Canal Report : Suez Canal Authority ,United Arab Republic , For Years , 1962 , 1964, 1965 , 1966.

53 نشرات هيئة قناة السويس:سنوات 1957، 1958، 1959، 1960، 1961، 1962، 1963.

54 دار الوثائق القومية : محافظ وزارة الخارجية، كود رقم 34904، وثيقة رقم 649، 15 يوليه 1956

55 أحمد عزت : أحمد عزت وآخرون : أضواء على السويس، جامعة عين شمس، القاهرة، 1964، ص 160.

56 Sami H. Dessouki : Op. Cit , P. 27

57 أحمد عزت : مرجع سابق، ص 161.

58 جورج حليم كيرلس : قناة السويس أهم قنوات العالم، ص 132.

59 Sami H. Dessouki : Op. Cit , P. 27

60 The Encyclopedia Americana : OP. Cit ,P.847

61 جورج حليم كيرلس : قناة السويس من القدم إلى اليوم، ط3، دار المعارف، القاهرة، 1988، ص 26.

62 Sami H. Dessouki : Op. Cit , P. 27.

63 Selwyn Lloyed Selwyn Lloyed : Suez 1956 - A Personal Account , London ,1978, P,P. 130 , 131.

64 Sami H. Dessouki : Op.Cit , P. 14.

65 محمد كمال عبد الحميد : الشرق الأوسط في الميزان الاستراتيجي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1978،ص،ص 582، 583.

66 محمد السيد سليم : مرجع سابق، ص 181، 182.

67 محمد كمال عبد الحميد : الشرق الأوسط في الميزان الاستراتيجي، ص 584.

68 Sami H. Dessouki : Op.Cit , P. 14.

69 محمد كمال عبد الحميد : الشرق الأوسط في الميزان الاستراتيجي، ص 579.

70 محمود يونس : مرجع سابق، ص 291.

71 محمد كمال عبد الحميد : مرجع سابق، ص 605.

72 Sami H. Dessouki : Op.Cit , P. 14.

73 محمد كمال عبد الحميد، نفس المرجع السابق، ص 589، 616.

74 Sami H. Dessouki : Op.Cit , P. 15.

75 محمود يونس : المرجع السابق، ص 296 299-.

76 The Encyclopedia Britannica : O P. Cit , P. 337.

77 جورج حليم كيرلس : قناة السويس والقنوات البحرية العالمية، دار الفكر العربي، القاهرة، 1965، ص 88.

78 Selwyn Lloyed : Suez 1956 , Op. Cit , P. 142.

79 Albert Hourani : Op. Cit , P. 545
80 محمد كمال عبد الحميد : الشرق الأوسط في الميزان الاستراتيجي، ص 587.
81 Albert Hourani : Op. Cit , P. 545.
82 محمد كمال عبد الحميد : مرجع سابق، ص، ص 588، 600.
83 محمود يونس : مرجع سابق، ص 424.
84 حسن البدرى : فطين أحمد فريد، حرب التواطؤ الثلاثي، مرجع سابق، ص633، ص634.
85 محمد السيد سليم : تأميم قناة السويس، مرجع سابق، ص، ص 345، 346.
86 قناة السويس تحت الإدارة العربية : مرجع سابق، ص 168.
87 The Encyclopedia Americana : Op. Cit , P.847 .
88 فتحي رزق : قناة السويس الموقع والتاريخ، ص392- 395.

قناة السويـــــس
من الإغلاق 5يونيو 1967م
إلي الافتتاح الثاني 5 يونيو 1975م

د. نجلاء محمد عبد الجواد
كلية الآداب - جامعة بنها

تعد قنـاة السـويس أهم طريق بحري يسـهم في تيسـير حركـة التجارة الدوليـة المنقولة بحـرًا، و تربـط الغـرب و الشـرق كمـا أنها تعـد أحد المصادر السـيادية من النقـد الأجنبي و الداعمـة للاقتصـاد المصـري، و هـو مـا يجعلها أحد الممـرات البحرية التي تخـدم الاقتصاد القومي و الاقتصاد الدولي، و لذلك اتجهت الإدارة المصرية الملاحية للقناة منذ عام 1956م إلي تحقيق هدفين رئيسـيين الأول هو ضمان مرور و سـلامة السـفن العابرة و انتظام الملاحة بهـا خاصـة في الفـترة الـتي أعقبـت تأميمهـا و حـتي 5 يونيـو 1967م و منـذ إعـادة الملاحة الدوليـة لهـا في 5 يونيـو 1975م بقـرار الرئيس محمد أنور السـادات و القيـام بتطهيرها من الغـام البحريـة حتي يمكن لسـفن العالم العبور ثانيـة عبر هذا الممر البحري الهام، والثاني هو اسـتدامة العمل في تطوير و توسـيع و تحسـين القناة للسـماح للناقلات العملاقة و السـفن الكبيرة بالمرور عبرها تمكيناً لأداء دورها في خدمة الاقتصاد الدولي و التجارة العالمية[1].

و ترتب علي العدوان الإسرائيلي في 5 يونيو 1967م علي مصر أن تم إغلاق القناة أمام حركـة الملاحـة و التجـارة الدولية ليفقد العالم بذلك أحد الممرات المحورية و الهامة الخادمة للتجارة العالمية[2]، و تزامن مع هذا الإغلاق قيام إسرائيل و المنظمات و المؤسسات اليهودية و الصهيونية الدولية بحملة إعلامية دولية هدفت من جرائها تهميش و الإقلال من دور القناة في حركـة الملاحـة الدوليـة، و لكـن المجتمـع الدولـي لم يقتنـع بالحملة الدعائيـة و الإعلامية الإسـرائيلية و الصهيونيـة بالتقليـل من أهمية القناة، فقد أبـان مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية الـذي انعقـد عقـب إغـلاق القناة عـن أن خسـائر التجارة العالميـة جراء إغـلاق القناة بلغت مليـار و سـبعمائة مليـون دولار سـنوياً بسـبب ارتفاع نفقـات النقل و المرور باسـتخدام طريق رأس الرجاء الصالح، و ناهيك عن الخسـائر التي لحقت بالموانئ البحرية لأحمر و الأبيض المتوسـط نتيجـة مـا تعرضـت له من كسـاد و ركـود و الـتي تم تقديرها بنحـو 12 مليار دولار سنوياً[3].

و أبانـت الدراسـات الاقتصاديـة و التقاريـر الدولية و المحلية عن الـدور الهام و المحوري للقناة علي حركة الملاحة الدولية و أهميتها الاستراتيجية للشرق و الغرب، و التي كشفت عن العديد من الآثار الاقتصادية السلبية للعديد من الدول الناجمة من إغلاق القناة عقب عدوان

5 يونيو 1967م، و التي تتمثل في تأثر الموانئ البحرية في البحرين الأحمر و الأبيض المتوسط و جنوب آسيا و الخليج العربي التي كانت تستخدمها السفن و الناقلات العابرة للقناة، فضلاً عن تأثر اقتصاديات الدول التي تمتلك تلك الموانئ[4]. و كذلك تأثر الدول المرتبطة تجارتها بالمرور في القناة، و ارتفاع نفقات النقل البحري نظراً لطول مسافة الرحلة البحرية عن رأس الرجاء الصالح و ضخ المزيد من الاستثمارات لبناء سفن و ناقلات عملاقة لنقل كميات كبيرة من البضائع و السلع، كما تم الغاء العديد من عقود النقل البحري للتجارة الدولية في ظل ارتفاع تكاليف التأمين البحري علي السفن مما أفقد الدول و الشركات دولية النشاط القدرة علي المنافسة و أسواقها التقليدية جراء أسعار السلع و الخدمات المصدرة للخارج، و بلغت خسائر دول أوروبا الغربية و الدول المرتبطة تجارتها بالمرور في القناة بسبب ارتفاع تكاليف النقل جراء إغلاق القناة نحو 8 مليار دولار تقريباً خلال الفترة 1967 م 1975م، كما شهدت حركة التجارة لدول جنوب آسيا و شرق أفريقيا و انخفاضا بسبب إغلاق القناة نتيجة فقدها للتجارة مع الدول الأوروبية حيث بلغت خسائرها نحو 560 مليون دولار خلال الفترة 1967م – 1971م[5].

و كانت هيئة قناة السويس قد أعدت مشروع لتطوير القناة عام 1966م حيث كان مخطط له تنفيذه علي مرحلتين، و هدفت المرحلة الأولي التي بدأ تنفيذها في 22 فبراير 1967م زيادة القطاع المائي إلي 2400 م 2 و زيادة الغاطس إلي 48 قدماً و زيادة حمولات السفن حتي 110 الف طن كامل الحمولة علي أن تنتهي هذه المرحلة عام 1972 م، و هدفت المرحلة الثانية زيادة القطاع المائي ليصبح 3600 م 2 و الغاطس 58 قدم و مرور السفن و الناقلات بحمولة كاملة حتي 200 الف طن و كان مقرراً أن تنتهي هذه المرحلة عام 1975م، و لكن المشروع توقف بسبب اندلاع حرب 5 يونيو 1967م و إغلاق القناة[6].

و ترتب علي إغلاق القناة بناء السفن و الناقلات العملاقة لمضاعفة أحجامها لتعويض مسافة الرحلة البحرية خاصة و أن القناة قبل إغلاقها كانت تسمح بمرور السفن كبيرة الحجم سواء كانت فارغة أو محملة، و لم تكن الإدارة المصرية للقناة أثناء فترة الإغلاق بعيدة عن ما يحدث من تطوير في بناء السفن العملاقة و التي تعد لحمل أكثر من 200 الف طن، و متابعة إنتاج و استهلاك النفط دولياً و تأثير ذلك علي القناة، و لذلك تم إعداد خطط لتطوير القناة لكي تسمح بمرور الناقلات و السفن بحمولة كاملة حتي 260 الف طن و 300 الف طن حمولة جزئية و أكبر من ذلك اذا كانت فارغة[7].

كانت قناة السويس تعتبر محوراً الأحداث في تاريخ الشرق الأوسط باعتبارها أحد أهم و أخطر الممرات المائية الدولية لأنها تستحوذ علي اهتمام كثير من دول العالم و ينقل عبرها ثروات و تجارة الدول، كما أنها تتوسط و تقصر طرق التجارة الدولية، و تمثل عنق الزجاجة لثروات الشرق الأوسط البترولية، و لذلك فإن كان حجم قناة السويس مهم و محوري للعالم إلا أن ذلك ظل لسنوات طويلة دون القدرة المصرية علي الاحتفاظ بها و بالتالي أضحت القناة مبراً للسيطرة البريطانية علي مصر، و كان عدوان 1956م رد فعل مباشر لتأميم قناة السويس كما كان عدوان 5 يونيو 1967م محاولة للهيمنة علي مقدرات القناة[8].

و قد ترتب علي عدوان 5 يونيو 1967م أن تم احتجاز عدد 15 سفينة كانت تبحر من الجنوب إلي الشمال تنتمي لعدة دول هي بريطانيا و أمريكا و فرنسا و السويد و المانيا الغربية و بلغاريا و تشيكوسلوفاكيا، و حاولت مصر لأسباب إنسانية إخراج تلك السفن من المجري الملاحي للقناة في يناير 1968م، حيث قامت هيئة قناة السويس بإجراء مسح لقاع القناة و تحديد العوائق التي تعترض مسارات سحب السفن المحتجزة من القطاع الجنوبي للقناة، و يأتي هذا في ظل محاولات إسرائيل التشكيكية في القدرات المصرية في سحب السفن المحتجزة حيث أشاعت وجود تراكم من الرمال و الأتربة، إلا أن الهيئة استطاعت سحب تلك السفن باستخدام الكراكات و القاطرات و الرافعات و كانت الدول الأوروبية تعتمد علي النفط المصدر إليها من دول الشرق الأوسط في توليد الطاقة، حيث أشارت الإحصاءات إلي أنها تستهلك 88% من إجمالي النفط المحمول في السفن العابرة لقناة السويس في عام 1961م و الذي تزايد إلي 92 % عام 966م، و أنه في خلال الفترة 1960م – 1965م تزايد استهلاك أوروبا من النفط بمعدل 13,5 % سنوياً بإجمالي 378 مليون طن من الدول العربية الخليجية، حيث تم نقل 144 مليون طن منها عبر قناة السويس، و وصل استهلاك الدول الأوروبية عام 1968م إلي 495 مليون طن كان نصيب الدول الخليجية 253 مليون طن تم نقل 197 مليون طن منها عبر طريق رأس الرجاء الصالح[9].

و قامت هيئة قناة السويس بإزالة العديد من العوائق التي نتجت من الحرب بين مصر و إسرائيل خلال الفترة 1967م 1973-م حيث تمثلت تلك العوائق في السفن و الكراكات و القاطرات و الناقلات المحطمة و الموجودة داخل المجري الملاحي للقناة و في خليج السويس، و كذلك سد الدفرسوار الخرساني الذي أقامته إسرائيل ليربط بين الشاطئ الغربي بالشاطئ الشرقي للقناة و كان يعلوه طريق مرصوف بعرض 20 م حيث كانت تستخدمه القوات الإسرائيلية للعبور من و إلي الثغرة، حيث بلغت كمية الأحجار الكبيرة المستخرجة من هذا

السد نحو 6500م3 و 17100 م3 من الكتل الخراسانية و 120 الف متر مكعب من الرمال و الأتربة و 27 وحدة من الصالات الحديدية المحملة بالأحجار، كما أزالت الهيئة خط بارليف و الذى أقامته إسرائيل علي الضفة الشرقية للقناة بعد حرب 1967م، و أزالت الهيئة بالتعاون مع الأسطول السادس الأمريكي 686000 لغم من علي ضفتي القناة و 41500 لغم و صاروخ و قذيفة و عبوة ناسفة و قنبلة و 62 قنبلة طائرات و 175 طن ذخيرة و 767 صندوق ذخيرة من قاع القناة حتي 21 ديسمبر 1974م[10].

و أبانت البيانات الصادرة عن غرفة الملاحة الدولية أن من النتائج الهامة و المحورية المترتبة علي مشروعات التطوير و التوسيع لمجري الملاحة بالقناة بعد افتتاحها ستتمكن 3043 سفينة من إجمالي عدد السفن البلغة 3049 تزيد حمولتها علي 10 آلاف طن من العبور بالقناة سواء كانت شحنتها كاملة أو جزئية، و بالتالي لا يتبقى إلا 6 سفن تبلغ حمولة الواحدة منها 326 ألف طن لن تتمكن من العبور في القناة، و هذا مؤداة مرور 98,6 % من الإجمالي الأسطول العالمي للناقلات لعام 1970م في قناة السويس، كما أن ما تم تعاقد شركات النقل البحري علي بناء 496 سفينة بإجمالي حمولة 68,5 مليون طن فإن هيئة قناة السويس أعلنت أن 447 سفينة منها بإجمالي حمولة 54,5 مليون طن يمكنها المرور عبر قناة السويس بكامل حمولتها، و أن 40 ناقلة منها بحمولة 11 مليون طن تقريباً تستطيع المرور بالقناة بحمولة جزئية[11].

و من جانبناً نري أن القناة يمكنها استيعاب و مرور أكثر من ثلثي أسطول السفن الناقلة للتجارة الدولية، و أنه بعد تطوير القناة و توسيعها سيمكن للناقلات كبيرة الحجم و التي تبلغ حمولتها القصوى 260 الف طن و 300 الف طن بحمولة جزئية يمكنها العبور بالقناة، و هو ما يؤشر علي تحقيق مراحل تطوير القناة للغاية المرجوة منها و هي تمكين السفن العملاقة كبيرة الحجم بالمرور عبر القناة سواء الموجودة منها بالفعل أو المتعاقد علي بنائها، خاصة و أن الاستثمارات في بناء و تشيد أساطيل النقل البحري هي ذات جدوي اقتصادية و من ثم جاء تطوير القناة متناغماً مع مصالح المستثمرين في صناعة النقل البحري و محققه في ذات الوقت لمصلحة الدولة المصرية في زيادة إيراداتها من القناة[12].

و تشير الإحصاءات الصادرة من غرف الملاحة الدولية إلي عدد السفن العابرة للقناة خلال عام بعد إعادة افتتاح القناة في 5 يونيو 1975م بلغت 12385 سفينة بإجمالي حمولة بلغت 240 طن، و في مارس 1977م بلغ عدد السفن العابرة للقناة منذ افتتاحها نحو 26535 سفينة بإجمالي حمولة وصلت 288 مليون طن، و هذا ما يؤشر علي أن زيادة أعداد

السـفن و حمولاتها العابرة للقناة تؤكد علي الدور المحوري و الاسـتراتيجي لقناة السـويس في خدمـة الاقتصـادِ و التجـارة الدولية، خاصة و أن اليوم الأول إعادة افتتاح القناة شـهد مرور 11 سـفينة يومياً تزايدت إلي 60 سـفينة يومياً في مايو 1977م، و تزامن مع هذه الزيادة في أعـداد السـفن تزايـد حمولات السـفن 89,5 الف طن في يونيو 1975م إلـي ما يزيد عن 510 الـف طـن في مايـو 1977م، كمـا أن دخـل القناة السـنوي ارتفع من 450 مليون دولار سـنوي في عـام 1977م تزايـد إلـي 1200 مليون دولار في عام 1980 بعـد الانتهاء من المرحلة الثانية لتطوير القناة[13].

و جـاء اختيـار الرئيس محمد أنور السـادات يوم 5 يونيـو 1975م للاحتفال بافتتاح قناة السويس باعتباره يوم النصر في القناة بعد أن كان ذكري الهزيمة و إغلاق القناة حيث القي كلمة بمناسـبة إعادة الافتتاح ، و قام السـيد الفريق أول محمد عبد الغني الجمسـي نائب رئيس الوزراء ووزير الحربية و القائد العام للقوات المسـلحة بتقديم وثيقة تسـليم القناة من الإدارة العسـكرية إلـي الإدارة المدنيـة للسـيد الرئيـس السـادات و الذي وقع عليهـا باعتباره رئيس الجمهورية و القائد الأعلى للقوات المسـلحة و سـلمها إلي السـيد المهندس / مشـهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس[14].

ووضعـت هيئـة قنـاة السـويس منذ 5 يونيـو 1975 م نصب أعينها القيـام بتطوير القناة علـي مرحلتـين حيث كانـت المرحلة الأولي متمثلة في العودة السـريع للقناة للملاحة و تعميق و توسـيع القنـاة حـتي يصـل قطاعهـا المائي إلي 3200 م^2 إلي غاطس سـفن 53 قـدم لكي يتم السـماح بمـرور السـفنٍ كبـيرة الحجم بحمولـة 150 الف طـن بكامل شـحنتها في حين يمكن للناقلات الأكبر حجماً المرور و لكن بحمولة فارغة أو جزئية، و كانت المرحلة الثانية لتطوير القناة تهدف إلي زيادة القطاع المائي إلي 4200 م^2 و زيادة غاطس السـفن إلي 67 قدم، و قد اسـتعانت الهيئة بالخبرات الفرنسـية و البريطانية في تنفيذ المرحلتين لتهيئة القناة للعمل كممـر ملاحـي بحري هام في التجارة الدولية و مواجهة التطورات الحادثة في صناعة السـفن العملاقـة لزيـادة عوائـد القنـاة من رسـوم المرور بالنقـد الأجنبي و تغطية نفقات التشـغيل و التطوير[15].

و قـد أثنـت المؤسسـات الدوليـة علي إعـادة فتح و تشـغيل و تأهيل القنـاة بتطويرها عبر مرحلـتي التطويـر، حيـث أعلنـت بيوت الخـبرة الملاحية الدوليـة و البنك الدولي للأنشـاء و التعمير و غرف الملاحة الدولية الأوروبية و الدول البحرية عن كفاءة و فاعلية مشروع تطوير قناة السويس من النواحي الفنية و الاقتصادية و المؤسسية، خاصة و أن مشروعات التطوير

بلغت من الأهمية و الجسامة فيما يتعلق بتوسيع و تطوير منشآت و أجهزة الملاحة بالقناة علي حد تعبير رئيس هيئة قناة السويس المهندس مشهور أحمد مشهور أنها تعادل حفر قناة جديدة[16].

و بدأت هيئة قناة السويس في العام 1978م تنفيذ مشروع عملاق بإنشاء التفريعات الثلاثة الجديدة وفق رؤية و تعليمات الرئيس السادات، حيث تم إنشاء تفريعة بين ميناء بورسعيد و الكيلو 17 جنوب بورسعيد بطول 36,5 كيلومتر حيث يمكن للسفن الخروج من المجري الملاحي للقناة إلي البحر المتوسط دون الدخول إلي ميناء بورسعيد، و تم افتتاحها في 19 مارس 1980م. و كذلك تفريعة من مدخل بحيرة التمساح الشمالي بطول 5,1 كيلومتر و تسمح بالعبور المستقيم داخل المجري الملاحي دون الدوران حول البحيرة بطول 9 كيلو متر و تم افتتاحها في 10 مايو 1980 م و حققت هذه التفريعات الثلاث ازدواج المجري الملاحي في مسافة 68 كم من طول المجري الملاحي البالغ 179كم من بورسعيد حتي بور توفيق في السويس، و افتتحت في 22 نوفمبر 1979م[17]، كما نفذت الهيئة مشروعاً لربط القناة بشبكة اتصالات آلية علي طول المجري الملاحي تضم 160 خطاً و شبكة رادارات في الإسماعيلية و القنطرة و بورسعيد و كبريت و السويس لكي يتم تصوير حركة الملاحة البحرية في القناة أثناء عبور السفن بها من دائرة مساحتها 50 كم^2 [18].

الهوامش:-

1
لاقتصاديين المصريين : الاقتصاد المصري في عقد الثمانينيات، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي و الإحصاء و التشريع، القاهرة 1982م، ص396. أيضاً: عبد الحميد العرقسوسي : قناة السويس الملحمة الكبري، أكتوبر عدد 659، نادي التجارة، 2015، ص ص 41-38. أيضاً :هيئة التحرير: قناة السويس منذ حرب يونية، أكتوبر مجلد 2، عدد 2، 1969،ص ص 114،113. أيضاً : هاني محمد عبد الرازق : قناة السويس الجديدة البوابة الذهبية، النخبة 2018، ص 79.أيضاً : عبده مباشر، المشروع و الصراع، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة 2000،ص ص -228 232. أيضا: جمال حمدان، شخصية مصر، دراسة عبقرية المكان، دار الهلال، القاهرة، 1993،ص ص 230،225.أيضاً : محمد كمال عبد الحميد، الشرق الأوسط في الميزان الاستراتيجي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 1978، ص ص 571، 572.
2
1987، ص ص 229 – 231.
3 محمد باشا، دراسة حول مستقبل قناة السويس مع بداية العام الثالث لعودة الملاحة فيها: كيف تواجه القناة عصر الناقلات الجبارة ؟ مجلة الطليعة، يوليو سنة 13، عدد 7، مؤسسة الأهرام، 1977م، 132. أيضاً sami H.Dessouki,suez canal changing world 1956, London, 1982,pp 23-28. ايضاً: Debrah J. Gerner, Understanding The contemporary Middle East, London. 2000. Pp 219-224.
4 وزارة الدفاع، قناة السويس و التحديات المستقبلية و العالمية، هيئة قناة السويس، الإسماعيلية، ص ص 38-35. أيضاً: مصطفي الحفناوي، قناة السويس و مشكلاتها المعاصرة، جـ 3، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة 1957، ص ص -593 597. أيضاً محم صفوت، مسألة قناة السويس، دار الشروق للطباعة، د.ت، ص ص -44 48 .
5 السيد حسين جلال، قناة السويس و الأطماع الاستعمارية الدولية، بمناسبة مرور خمسين عاماً علي حرب السويس، سلسلة تاريخ المصريين، عدد 256، 2006، ص 97. أيضاً : هيئة التحرير، قناة السويس منذ يونية، أكتوبر مجلد 2، عدد 2، 1969م، ص ص 114، 115. أيضاً : محمد عبد الرحمن برج، قناة السويس و أهميتها السياسية و الاستراتيجية -1914 1956م، المكتبة العربية، القاهرة، 1986م، ص ص 331 ، 343 – 345 . أيضاً: مزكرات المهندس عبد الحميد أبو بكر، قناة السويس و الأيام التي هزت الدنيا، كتاب أكتوبر، ص 267. أيضاً : محمد باشا، دراسة حول مستقبل قناة السويس مع بداية العام الثالث لعودة الملاحة فيها. كيف تواجه القناة عصر الناقلات الجبارة ؟، مجلة الطليعة، يوليو السنة 13، عدد 7، مؤسسة الأهرام 1977م، ص 132. أيضاً : sami H. Dessouki , op. cit. pp 24-25.
6 محمد حسنين هيكل، ملفات السويس، الثلاثين سنة، ط 3، مركز الأهرام للترجمة و النشر 1996، ص 573. و أيضاً : مشهور أحمد مشهور، هيئة قناة السويس، مجلد 7، عدد 73، ابريل 1967م، ص 152. أيضاً هيئة التحرير، قناة السويس منذ حرب يونية، مرجع

سابق، ص 115. أيضاً محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط في الدول العربية، القاهرة، جامعة الدول العربية، 2006، ص 7. أيضاً : Sami H. Dessouki. Op. cit , pp 25-28 .

7 السيد حسين جلال، السفينة و النقل البحري، دار المعارف، 1986م، ص ص 155-164. أيضاً : ندوة اقتصاد الحرب : نظمتها الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي و الإحصاء و التشريع بالاشتراك مع المركز العربي للدراسات السياسية و الاقتصادية 17-19 فبراير 1968م، و نشرتها مجلة مصر المعاصرة، عدد أبريل 1968 ص ص 67-35. أيضاً : مشهور أحمد مشهور، مرجع سابق، ص 152. أيضاً : هيئة التحرير، قناة السويس منذ حرب يونية، مرجع سابق، ص 115. أيضاً : محمد عبد القادر توفيق، النقل متعدد الوسائط في الدول العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة، 2006، ص 7 .

8 محمد عبد المجيد عامر، مشاكل نقل بترول العرب، منشأة المعارف، 1982م، ص ص 81-84. أيضاً : السيد حسين جلال، قناة السويس و دورها في تطور حركة النقل البحري العالمي ، بحث منشور في مجلة البحوث الاقتصادية (بالأكاديمية العربية للنقل البحري)، ص ص 28 – 30. أيضاً : محمد حسنين هيكل، ملفات السويس، حرب الثلاثين سنة، مرجع سابق، ص ص 569 – 571. أيضاً : جورج حليم كيرلس، قناة السويس من القدم إلي اليوم، ط 3، دار المعارف، القاهرة، 1988، ص ص 126- 127. أيضاً : عبد الواحد النبوي، الدبلوماسية المصرية في المواجهة، يوميات تأميم شركة قناة السويس 1956م مختارات من وثائق الخارجية المصرية، دراسات وثائقية عدد 20، دار الكتب و الوثائق القومية وحدة البحوث الوثائقية 2016، ص ص 670 – 673 .

9 محمود علي الداود، الخليج العربي و العلاقات الدولية جـ 1 (1890 – 1914)، جامعة الدولة العربية (معهد الدراسات العربية)، د.ت، ص ص 193 – 197. أيضاً : محمود يونس، مرجع سابق، ص ص 324- 326. أيضاً : عبد الحميد أبو بكر، مرجع سابق، ص ص 228 – 231 .

10 جورج حليم كيرلس، قناة السويس أهم قنوات العالم، دار المعارف، ط2، القاهرة، 1980، ص ص 127 – 132. أيضاً : أحمد السيد النجار، الاقتصاد المصري بين حربي يونيو 1967 و أكتوبر 1973 (الندوة الاستراتيجية) المحور الاقتصادي، وزارة الدفاع 1998، ص ص 12- 14. أيضاً : لطفي الخولي، حرب يونيو 1967 بعد 30 عاماً (مركز الأهرام للترجمة و النشر، 1997، ص ص 114-110. أيضاً : محمود يونس، مرجع سابق، ص ص 330 – 333. أيضاً : محمد باشا، دراسة حول مستقبل قناة السويس مع بداية العام الثالث لعودة الملاحة فيها، مرجع سابق، ص 134 .

11 عبد المنعم واصل، الصراع العربي الإسرائيلي (مذكرات و ذكريات)، مكتبة الشروق الدولية، 2002، ص ص 140- 142 . أيضاً : نشرة قناة السويس، هيئة قناة السويس، الإسماعيلية، 2006، ص ص 9- 12. أيضاً : مشهور أحمد مشهور، مرجع سابق ص ص 134- 135. أيضاً : محمد باشا، مرجع سابق، ص ص 134- 135 .

12 مشهور أحمد مشهور، مرجع سابق، ص 135.

13 مشهور أحمد مشهور، نفسه. أيضاً : محمد باشا، مرجع سابق، ص ص 134- 135.

14 مشهور أحمد مشهور نفسه. أيضاً : محمد باشا، مرجع سابق، ص 135 .

15 هيئة قناة السويس، شركات قناة السويس، الشئون العامة، الإسماعيلية 1977م، ص ص 4- 6.

16 مشهور أحمد مشهور، مرجع سابق، ص 153.

17 عبده مباشر، المشروع و الصراع، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة 2000، ص ص 228- 232 .

18 محمد باشا، مرجع سابق، ص ص 133- 134.

أثر مشروعات تطوير قناة السويس
على مصر ودول الخليج العربي
1975 - 2010م

د / نبوية أحمد عبد الحافظ حمد

دكتوراة في التاريخ الحديث والمعاصر

باحثة بالمجلس الأعلى للشئون الإسلامية

لا شـك أن قنـاة السـويس أحـد أهـم المعابر البحرية في العـالم، كما أن إيراداتها تشـكل مصـدرًا رئيسًـا للخزينـة المصريـة، ومن ثـم؛ فإن مشـروعات تطوير القناة تهـدف إلى زيادة أمـان حركـة النقل، وزيادة الطاقة الاسـتيعابية للسـفن المارة وتقليل زمن المـرور فيها، وترفع من درجة التصنيف العالمي للمجرى الملاحي لقناة السويس، كما تسهم في زيادة حصة القناة من التجارة العالمية.

قناة السويس(مميزاتها والعوامل التي تحدد إيراداتها).

قناة السويس ممر مائي صناعي بمستوى البحر، يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السـويس ليصل البحر المتوسـط بالبحر الأحمر، وتفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا، وتعـد أقصـر الطرق البحرية بين أوروبـا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي، وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام[1].

أ- مميزات قناة السويس.

يمـر بقنـاة السـويس 8% : 12% مـن حجـم التجـارة العالميـة، حيـث تتميز بأنهـا توفر الوقت والمسافة للسفن العابرة، وبالتالي وفر في تكاليف التشغيل إضافة إلى كونها أطول قناة ملاحية في العالم بدون أهوسـة، بعكس قناة بنما التي تمر بـ 12 هويس لرفع السـفن لمسـتوى الأرض المرتفعـة علـى طـول المجـرى، ونسـبة الحـوادث في قنـاة السـويس تكاد تكـون معدومة مقارنـة بالقنـوات الأخـرى، وتتـم الملاحة فيها ليلًا ونهـارًا، كما أنها مهيأة لعمليات التوسـيع والتعميـق كلمـا لـزم الأمر لمجابهة ما يحدث من تطوير في أحجام وحمولات السـفن، ومزودة بنظام إدارة حركة السـفن (VTMS) وهو نظام يقوم على اسـتخدام أحدث شـبكات الرادار والكمبيوتـر، ليكشـف ويتابع حركة السـفن على طـول القنـاة، ويتيح بذلـك إمكانية التدخل في أوقات الطوارئ[2].

ب- العوامل التي تحدد إيرادات قناة السويس.

ترتبط إيرادات قناة السويس بنمو التجارة الدولية التي تزيد كلما زادت معدلات الإنتاج القومـي لـدول العـالم وحركة التبادل بينهـا، ويمكننا القول بأن زيادة إيرادات قناة السـويس متعلق باسـتمرار قدرة القناة على اسـتقبال سـفن الأسـطول العالمي الذي شهد تطورًا هائلًا، والعلاقة بين قناة السويس والأسطول العالمي علاقة تبادلية بحيث أن التطور في أحدهما يؤثر

في الآخر، والعكس صحيح. وهناك عدة عوامل تحدد إيرادات قناة السويس.

العامل الأول- كميات البضائع العابرة للقناة، وتشمل البضائع البترولية، والبضائع الجافة، والحاويات، والسفن الأخرى التي تعبر القناة وتتأثر بمعدل نمو التجارة العالمية والسياسات الاقتصادية التي تتبعها الدول المختلفة.

العامل الثاني- السياسة التي تتبعها إدارة هيئة قناة السويس لتحديد رسوم العبور المناسبة لعملاء القناة، بما يتفق مع تحقيق أكبر إيراد ممكن من النقد الأجنبي للاقتصاد المصري.

العامل الثالث- طاقة القناة التصريفية وقدرتها على استيعاب وحدات الأسطول العالمي الذي يتطور شكلًا وحجمًا مما يجعل إدارة القناة تتابع باستمرار طاقة الأسطول العالمي والتغيرات في حجم وحداته وأنواعه، وبالتالي تضع الخطط المناسبة لتطوير المجرى الملاحي لقناة السويس بحيث يواكب هذه المتغيرات [3].

قناة السويس بين قراري الإغلاق وإعادة الافتتاح 1967 – 1975م.

تأثرت قناة السويس بالتقلبات السياسية والحروب على مر العصور، وتعرضت للإغلاق في وجه حركة الملاحة العالمية عدة مرات لأسباب مختلفة، ومن بين هذه المرات عندما أعلن الرئيس جمال عبد الناصر إغلاقها في 5 من يونيو 1967م، وتكبد العالم بسبب إغلاقها خسائر فادحة، حيث لجأت السفن التجارية إلى استخدام طريق رأس الرجاء الصالح والعبور حول القارة السمراء، وتوقفت الحركة تمامًا بالمجرى الملاحي، وقد استمر إغلاق القناة لمدة ثمان سنوات[4]. مما أدى – إلى جانب عوامل أخرى – إلى واحدة من أكبر فترات الكساد في عصر ما بعد الحرب العالمية الثانية.

كانت قناة السويس مسرحًا للعمليات الحربية أثناء حرب الاستنزاف وحتى حرب أكتوبر 1973م، وقد تعرض المجرى المائي للقناة أثناء تبادل إطلاق النيران إلى تساقط العديد من القنابل، والمفرقعات، والصواريخ، والمواد الناسفة، والألغام التي لم تنفجر[5]. مما جعل تطهير القناة وإصلاح منشآتها وبناء وحداتها من جديد وإعادة حركة الملاحة تحديًا ضخمًا أمام مصر والإدارة المصرية للقناة.

وفي عام 1975م؛ وبعد فض الاشتباك بين مصر وإسرائيل ووقف إطلاق النار؛ اختار الرئيس السادات يوم 5 من يونيو ليكون ذكرى لنصر مصر بافتتاح قناة السويس بعد أن كان ذكرى لهزيمتها التي اقتيد إليها الجيش المصري غدرًا، ووصف هذا اليوم بأنه يوم الافتتاح الثاني للقناة [6].

وعندما استؤنفت الملاحة في القناة؛ بلغ عدد السفن التي مرت في ستة أشهر و25 يومًا 5579 سفينة، وارتفعت أعداد السفن إلى 16806 في عام 1976م، ثم قفزت إلى 19703 في 1977 و 21900 في عام 1981م [7].

والجدير ذكره؛ أن الولايات المتحدة الأمريكية أسهمت في إعادة فتح قناة السويس للملاحة، حيث كانت المعدات الوحيدة التي تصلح لعملية التطهير لا توجد إلا في البحرية الأمريكية، وكان ذلك في إطار المفاوضات بين الرئيس السادات ووزير الخارجية الأمريكية كيسنجر الذي أجرى اتصالاته بالبيت الأبيض والبنتاجون وعرض على السادات أن تدخل إحدى قطع الأسطول الأمريكي - وهي (أيوجيما) حاملة الطائرة الهليكوبتر - إلى بورسعيد وعلى متنها الطائرات ومعدات التطهير للبدء في مساعدة مصر، وعلى الرغم من المواجهة التي استمرت بين مصر والولايات المتحدة على مدى ثمانية عشر عامًا، إلا أن السادات قبل ذلك، وكان هناك قلق من جانب طاقم (أيوجيما) وبعض الدبلوماسيين الأمريكيين بالسفارة الأمريكية في القاهرة من رد فعل فريق العمليات المصري فطمأنهم السادات، ودخلت (أيوجيما) ميناء بورسعيد وفوجئ طاقمها بمقابلة دافئة من جانب البحرية المصرية [8].

وإلى جانب الجهود المصرية المكثفة والمشاركة الأمريكية شاركت كل من فرنسا والاتحاد السوفيتي في عملية التطهير وإزالة العوائق من مجرى القناة، وكانت تلك الخطوة مؤشرًا لبدء مرحلة جديدة في طريق السلام[9].

مشروعات تطوير قناة السويس 1975 – 2010م.

عند افتتاحها للملاحة في عام 1869م؛ كان طول قناة السويس 164 كم، وعمقها ثمانية أمتار[10]، وقبل إغلاقها عام 1967م كان تطور الأسطول العالمي يسير مع تطور القناة ولاحق له، فقد كان ملاك السفن والترسانات البحرية في العالم يتابعون أبعاد قناة السويس، وبناءً على ذلك يقومون بتصميم سفنهم حتى يمكنها المرور عبر القناة، وبعد إغلاقها فإن حركة بناء الناقلات العملاقة تزايدت بسرعة لاستثمار اقتصاديات الحجم في خفض تكاليف النقل، حيث أن الناقلات صارت تسلك طريق رأس الرجاء الصالح لنقل بترول الخليج العربي إلى أوروبا وأمريكا، ومن ثم أصبحت أبعاد المجرى الملاحي للقناة بعد عودة الملاحة في عام 1975م غير كافية لمرور معظم ناقلات البترول العملاقة [11].

تطوير قناة السويس 1975 – 1980م.

بدأت إدارة قناة السويس - خلال الفترة من 1975 - 1980م - بمعاونة بعض بيوت الخبرة الأجنبية في عمل دراسات الجدوى الاقتصادية لمشروع تطوير القناة لتلاحق التطور الكبير الذي حدث في أحجام الناقلات.

واستهدفت المرحلة الأولى من المشروع.

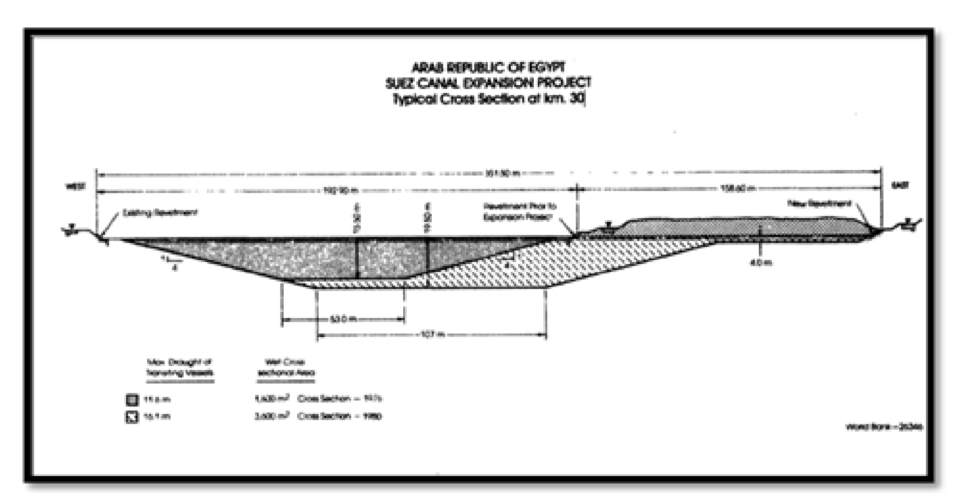
1. تعديل منحنيات القناة.
2. الوصول بمساحة القطاع المائي إلى حوالي 3600 متر مربع في المنطقة بين بور سعيد والكيلو 61.
3. الوصول بغاطس القناة إلى 53 قدم، حتى تستطيع الناقلات – حمولة 150 ألف طن العبور بكامل حمولتها، والناقلات حتى حمولة 250 ألف طن – العبور بحمولة مخففة أو فارغة.
4. الوصول بعمق القناة حتى 19,5 متر على طول المجرى الملاحي.
5. توسيع وتعميق مناطق الانتظار الشمالية والجنوبية لاستقبال السفن العابرة للقناة سواء من المدخل الجنوبي أو الشمالي.
6. إنشاء 3 تفريعات جديدة هي.

- تفريعة بورسعيد الشرقية بطول 37 كم.
- تفريعة التمساح بطول 5 كم.
- تفريعة الدفرسوار بطول 27 كم [12].

وقد أسهمت التفريعات الثلاثة في تلافي خطر الحوادث الملاحية الناجمة عن مرور ناقلات البترول العملاقة، علاوة على زيادة سعة القناة التصريفية، واستيعاب أكبر عدد من السفن وتقليل زمن الانتظار، بالإضافة إلى تجنب السفن الكبيرة المنحنى الموجود في بحيرة التمساح بما ينعكس على اقتصاديات تشغيل السفينة واقتصاديات القناة [13].

وشهدت هذه المرحلة أيضًا؛ انتشال 110 مليون متر مكعب من الرمال الجافة، وتكرير 630 مليون متر مكعب من الرمال المشبعة بالمياه، توزعت بين 130 مليون متر مكعب من الرمال أزالتها كراكات هيئة قناة السويس و 500 مليون متر مكعب أخرى أزالتها كراكات خارجية [14].

وباستكمال هذه المرحلة في عام 1980م وصل طول المجرى الملاحي للقناة 189,8 كيلو متر، بعمق حوالي 19.5 متر وأقصى غاطس مسموح به إلى 53 قدم وأكبر حمولة لسفينة يمكن أن تعبر القناة 150 ألف طن ساكن، وبعد الانتهاء من هذه المرحلة؛ تم مناقشة مندوبي البنك الدولي بشأن خطوات تنفيذ المرحلة الثانية من التطوير وذلك لمواصلة توريد دفعات القرض المتفق عليه[15].



شكل رقم (1) تطوير قناة السويس 1976 – 1980م[16].

أ- **تطوير قناة السويس** 1981 - 2010م :

بـدأ العمـل في المرحلـة الثانيـة مـن تطويـر القنـاة بالاعتماد على أسـطول كـراكات هيئة قناة السـويس بنظام التطوير خطوة بخطوة، وقد انتهت أولى الخطوات في عام 1994م، وتم خلالها.

- زيادة الطول الكلي للقناة إلى 189,80 كم.
- زيادة طول المسارات المزدوجة بالمجرى الملاحي إلى 77 كم.
- أصبح العرض عند 11م عمق 190/170 متر.
- زيادة عمق المجرى الملاحي للقناة إلى 20,5 متر.
- زيادة الغاطس المسموح به إلى 56 قدم.
- استيعاب السفن المحملة والتي يصل حجمها إلى 170 ألف طن ساكن.

وانتهت الخطوة الثانية في عام 1996م، وكانت نتائجها.

- أصبح العرض عند 11م عمق 200/180 متر.
- زياد عمق المجرى الملاحي للقناة إلى 21 متر.
- زيادة الغاطس المسموح به إلى 58 قدم.

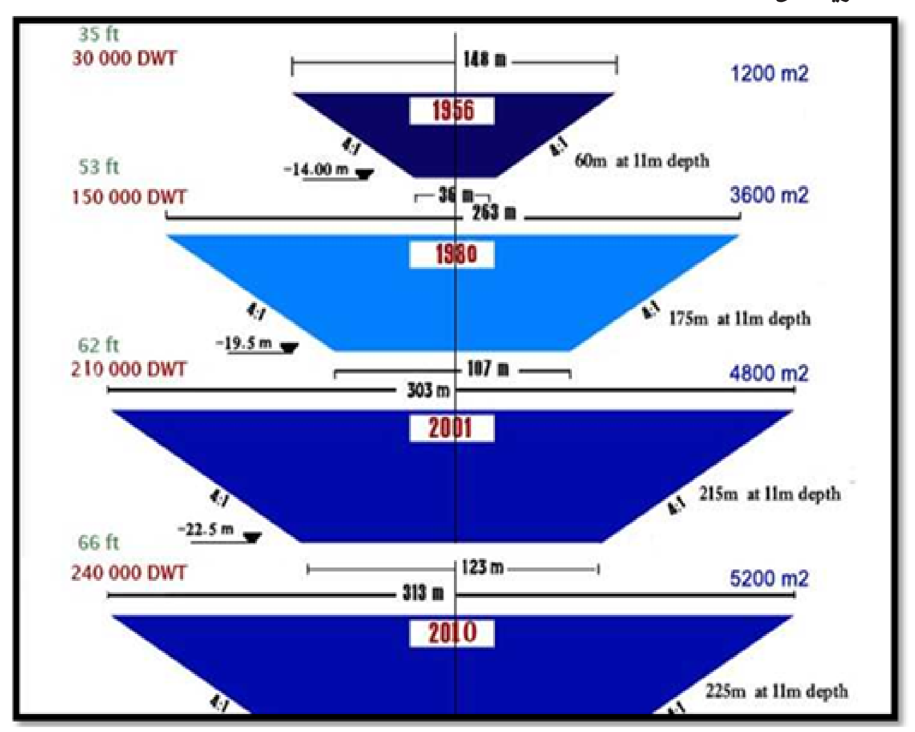
- استيعاب السفن المحملة والتي يصل حجمها إلى 185 ألف طن ساكن.

وتم الانتهاء من الخطوة الثالثة في عام 2001م، وكانت نتائجها كالتالي.

- زيادة الطول الكلي إلى 191,80 كم.
- زيادة طول المسارات المزدوجة بالمجرى الملاحي إلى 79 كم.
- أصبح العرض عند 11م عمق 215/195 متر.
- زيادة عمق المجرى الملاحي للقناة إلى 22,5 متر.
- زيادة الغاطس المسموح به إلى 62 قدم.
- استيعاب السفن المحملة والتي يصل حجمها إلى 210 ألف طن ساكن.

وانتهت هيئة قناة السويس من الخطوة الرابعة لتطوير المجرى الملاحي في عام 2010م، وكانت نتائجها.

- زيادة الطول الكلي للمجرى الملاحي إلى 193,30 كم.
- زيادة طول المسارات المزدوجة بالمجرى الملاحي إلى 80,5 كم.
- أصبح العرض عند 11م عمق 225/205 متر.
- زيادة عمق المجرى الملاحي للقناة إلى 24 متر.
- زيادة الغاطس المسموح به إلى 66 قدم.
- استيعاب السفن المحملة والتي يصل حجمها إلى 240 ألف طن ساكن [17].



شكل رقم (2) مراحل تطوير القطاع المائي لقناة السويس منذ التأميم وحتى عام 2010م[18].

جدول يوضح تطور أعداد وحمولات السفن المارة في قناة السويس (1975 - 2010م) [19]

السنة	عدد السفن		الحمولة الصافية (ألف طن)	
	إجمالي	متوسط يومي	إجمالي	متوسط يومي
1975(*)	5,579	27	50,441	240.2
1976	16,806	46	187,757	513.0
1977	19,703	54	220,477	604.0
1978	21,266	58	248,260	680.2
1979	20,363	56	266,171	729.2
1980	20,795	57	281,305	768.6
1981	21,577	59	342,356	938.0
1982	22,545	62	363,538	996.0
1983	22,224	61	378,226	1,036.2
1984	21,361	58	371,039	1,013.8
1985	19,791	54	352,579	966.0
1986	18,403	50	366,076	1,002.9
1987	17,541	48	347,038	950.8
1988	18,190	50	356,913	975.2
1989	17,628	48	373,429	1,023.1
1990	17,664	48	410,322	1,124.2
1991	18,326	50	426,449	1,168.4
1992	16,629	45	369,779	1,010.3
1993	17,318	47	396,550	1,086.4
1994	16,370	45	364,487	998.6
1995	15,051	41	360,372	987.3
1996	14,731	40	354,974	969.9
1997	14,430	40	368,720	1,010.2
1998	13,472	37	386,069	1,057.7
1999	13,490	37	384,994	1,054.8
2000	14,142	39	439,041	1,199.6
2001	13,986	38	456,113	1,249.6
2002	13,447	37	444,786	1,218.6
2003	15,667	43	549,381	1,505.2
2004	16,850	46	621,253	1,697.4
2005	18,224	50	671,951	1,841.0
2006	18,664	51	742,708	2,034.8
2007	20,384	56	848,163	2,323.7
2008	21,415	59	910059	2,486.5
2009	17,228	47	734450	2,012.2
2010	17,993	49	846,389	2,318.9

يتضح من الجدول : ارتفاع إجمالي عدد السفن المارة بقناة السويس من 5,579 سفينة عام 1975م إلى 17,993 في عام 2010، كما ارتفع إجمالي الحمولة الصافية من 50,441 عام 1975م إلى 2,317,9 في عام 2010م، هكذا أسهمت مشروعات تطوير قناة السويس في استيعاب هذه الزيادة الكبيرة في حجم التجارة العالمية، وبالتالي زيادة الدخل المصري من النقد الأجنبي.

العلاقة بين تطوير قناة السويس ودول الخليج العربي.

دول الخليـج العربـي؛ كانـت وما زالت تؤثر وتتأثر بحركة الملاحة في قناة السـويس، فهي من أهم مناطق شـحن البترول العابر لقناة السـويس شمالاً، وتشـمل مجموعة الدول المُطلّة على الخليج العربي الذي جاءت تسـميتها منه، وهي سـبعة دول: السعودية والإمارات وسلطنة عُمان والكويت والبحرين وقطر والعراق.

عندما أغلقت قناة السـويس في عام 1956م نتج عن ذلك عدة صعوبات ومشـاكل خاصة بالطاقـة والوقـود في غـرب أوروبـا، مـن بينها زيـادة تكاليف نقـل البترول مـن الخليج العربي إلى أوروبـا عـن طريـق رأس الرجاء الصـالح، مما أدى إلى زيادة أسـعار البترول، واضطرت الشـركات لشـراء كميات من الزيت الخام من مناطق أكثر تكلفة في الإنتاج لتفي بالتزاماتها في أسـواق الاسـتهلاك الكبرى، وبعد حرب عام 1967م بدا أن إغلاق القناة سـيطول في هذه المـرة، وبـدأت الطاقـة المعطلـة من الناقلات في العودة بسـرعة إلى التعاقد لنقـل البترول من الخليـج العربـي إلى الأسـواق الأوروبيـة عـن طريـق رأس الرجـاء الصالح، وفي الوقت نفسـه؛ بـدأ البحـث عـن مـوارد بتروليـة أخرى تقع غـرب قناة السـويس لتكون في مأمن من المشـاكل السياسـية والعسـكرية حـول القنـاة، وأدى البحـث إلى الكشـف عـن موارد مهمـة في الجزائر وليبيـا، بالإضافـة إلى بترول نيجيريا وأنجولا وفنزويلا، وتطور الإنتاج من هذه الموارد تطورًا سـريعًا خـلال الفـترة بـين 1956 و 1967م، وعـوض إنتاجهـا غـرب أوروبـا عـن القصـور في إمـدادات الخليـج العربـي من البـترول نتيجة دورانه حول رأس الرجـاء الصالح في وقت كانت فيـه الناقـلات العملاقـة والكبيرة لازالـت بأعداد قليلة، ومع ذلك فإن بـترول الخليج بإنتاجه الضخم المتزايد، ومضاعفة حجم الناقلات، تمكن من الاحتفاظ بأسـواقه الأوروبية وتنميتها علـى الرغـم مـن دورانه حـول رأس الرجاء الصالح. وهكذا تأثر بـترول الخليج العربي طوال ثمانـي سـنوات بـدأت منذ عـام 1967م حتى بدأت مصـر في عمليات تطهير القنـاة ثم إعادة فتحها أمام التجارة العالمية في 5 من يونيو 1975م، ولم يكن إعادة افتتاح القناة عودة لدورها الـذي تلعبـه كطريق مهم لبترول الخليج العربي فحسـب، بل أنه أتـاح فرصة تطويرها تعميقًا واتساعًا لكي تسمح بمرور ناقلات كبيرة، أكبر بكثير من تلك التي كانت تعبرها قبل إغلاقها عام 1967م [20].

وقـد بلغـت كميـة المـواد البتروليـة التي عـبرت قناة السـويس قبل إغلاقها عـام 1966م 64% مـن إجمالـي حركـة البضائـع في القنـاة، وتراجعـت تلك النسـبة في العـام الأول لإعادة الافتتـاح 1976م، فأصبحـت 28,7%، وأخـذت تتناقص هذه النسـبة عامًـا بعد عام، ولكن في عـام 1982م ومـا بعدهـا أخذت تتزايد نسـبة المواد البترولية نتيجة إتمـام المرحلة الأولى من تطوير قناة السويس[21].

وكما أن دول الخليج العربي تتأثر بإغلاق قناة السويس وبفتحها للملاحة، وبالحروب الدائرة بين العرب وإسرائيل حول منطقة القناة، فإن إيرادات قناة السويس تتأثر سلبًا أو إيجابًا بكل حرب تندلع في الخليج العربي.

أثر الحروب في دول الخليج العربي على حركة نقل البترول بقناة السويس.

أدت حرب الخليج 1980م بين العراق وإيران إلى بعض الانعكاسات في المنطقة، مثل تفجيرات الألغام في البحر الأحمر خلال شهري مايو ويوليو عام 1984م، وحرب الناقلات التي أدت إلى ارتفاع أقساط التأمين على الناقلات المتجهة إلى الخليج وتباطؤ النمو الاقتصادي في دول المنطقة بسبب الحرب من جهة، وضعف السوق البترولية وانخفاض أسعار البترول وعائداته من جهة أخرى، ونتج عن كل ذلك انخفاض حركة ناقلات البترول في قناة السويس وذلك منذ النصف الأول من عام 1984م، وبلغت نسبة النقص في النصف الأول من عام 1985م مقارنة بنفس الفترة من عام 1984م حوالي 17%، كما أن تحول الصادرات العراقية من البترول إلى خط أنابيب العراق – تركيا قللت إلى حد كبير من مرور البترول العراقي في قناة السويس[22].

وقد تأثر إيرادات قنا السويس أيضًا بحرب العراق والكويت عام 1990م، تلك الحرب التي شنتها قوات التحالف المكونة من 34 دولة بإذن من الأمم المتحدة لتحرير الكويت من الغزو العراقي، وتراوحت تقديرات الخسائر من عوائد الرسوم بقناة السويس في هذه الحرب ما بين 200 مليون دولار سنويًا – وهذا هو تقدير البنك الدولي – إلى 400 مليون دولار، ويرجع الفاقد المالي الذي يواجه الإيرادات من رسوم المرور بالقناة إلى إعلان المنطقة كمنطقة خطر وما ترتب على ذلك من تأثير سلبي على اختيار قناة السويس كممر مائي أمام جميع أنواع السفن والناقلات. فإذا علمنا أن : حوالي 50% من بترول الكويت – وهو مليون ونصف مليون برميل يوميًا – كان يصدر إلى أوروبا عن طريق قناة السويس، وحوالي 25% من بترول العراق – ويبلغ نحو 750 ألف برميل يوميًا – كان يستخدم طريق قناة السويس، وحوالي 40% من إيرادات المرور بالقناة كانت تحصل من ناقلات البترول ومشتقاته، وإيرادات القناة كانت قد زادت من 1230 مليون دولار عام 1987م إلى 1348 مليون دولار عام 1988م، ثم أصبحت 1456 مليون دولار عام 1989م [23]. هكذا تأثرت قناة بأزمة الخليج العربي 1990م، هذا بالإضافة إلى الخسائر التي حدثت جراء الغزو الأمريكي للعراق عام 2003م.

العلاقة بين تطوير القناة وخطوط أنابيب البترول.

على الرغم من أن قناة السـويس أقصر طريق بحري لنقل البترول من الشـرق الأوسـط إلـي كل مـن أوروبـا الغربية وأمريكا وكندا؛ فإنه تمر خلالها نسـبة ضئيلة من كميات البترول حيـث تواجه منافسـة كبيرة من خطوط الانابيب التي تعد وسـيلة نقـل رخيصة وآمنة، خاصة أنها تمتد عبر أقصر المسافات بين مناطق الإنتاج والاستخدام أو الشحن وتوفر بذلك مسافات كبيرة لنقل البترول وتقل التكلفة عن وسائط النقل الأخرى، لذلك سعت إدارة قناة السويس إلى تقديم جميع الحوافز لجذب أسطول ناقلات البترول. ومن هذه الخطوط:

خط أنابيب إيلات–عسقلان.

حاولـت حكومـات إسـرائيل المتعاقبـة توسـيع خـط أنابيـب إيلات–عسـقلان الـذي أقيم بالتعـاون مـع إيـران عـام 1968م كبديـل لقنـاة السـويس لنقل البـترول الإيرانـي إلى مصافي التكرير الرومانية. وقد توقف هذا المشـروع بسـبب نجاح مصر في تنفيذ مشـروع مضاد وهو خط أنابيب سوميد[24].

خط أنابيب سوميد.

سـوميد : خـط أنابيـب بـترول تم إنشـاؤه عـام 1977، يمتد من عين السـخنة على خليج السـويس إلى سـيدي كرير على سـاحل البحر المتوسط بالإسكندرية، وهو مشروع مكمل لقناة السـويس لنقـل البـترول من منطقـة الخليج العربي إلى سـاحل البحر المتوسـط، وهو مملوك للشـركة العربية لأنابيب البترول "سـوميد" والتي تسـاهم فيها شـركات من مصر والإمارات والكويت والسعودية وقطر، وتصل طاقة الخط إلـى 120 مليون طن بترول خام سنويًا، في حين تصل حمولة ناقلات البترول العابرة لقناة السويس إلى 140 مليون طن، ضمن عملية تكامل بين خط سوميد وبين القناة، حيث يتم استخدامه لنقل كميات البترول العربي المتجهة لأوروبا والولايات المتحدة داخل ناقلات البترول، والتي لا تستطيع عبور قناة السويس بكامل حمولتها لزيادة غاطسها عن غاطس القناة فتستخدم الخط لتخفيف حمولتها في عين السخنة ومن ثم اسـترداده في سـيدي كريـر متجهة إلى دول الغرب[25]. هذا بالإضافـة إلى خط أنابيب تابلاين بـين السـعودية ولبنـان، وخـط أنابيب العـراق – تركيا، وخـط أنابيب العراق – سـوريا، وخط أنابيـب العـراق – لبنـان، وهـذه الخطـوط تعتبر منافسًـا لقناة السـويس علـى اختلاف حجم المنافسة.

وتواجه قناة السـويس منافسـات من نوع آخر، من خلال اعتزام إسـرائيل تنفيذ مشروع ربـط البحـر الأحمـر بالبحر الميت وصولاً إلىً البحر المتوسـط عبر ممر مائي يعرف بـ "قناة

البحرين". والمنافسة من قبل "قناة بنما"، وهناك منافسة أخرى من قبل "قناة المحيط المتجمد الشمالي"، التي يراد منها أن تصبح خطًا ملاحيًا بديلًا بين أوروبا الغربية واليابان[26].

وعلى الرغم من تعمد الغرب، وإسرائيل، واليابان العمل على تقليل أهمية قناة السويس ببناء ناقلات البترول العملاقة، وخطوط الأنابيب لنقل بترول المنطقة من مناطق إنتاجه إلي البحر المتوسط مباشرة، وإنشاء الطرق المنافسة؛ وعلى الرغم من التطور الهائل في وسائل المواصلات والاتصالات، والتقدم المذهل في التكنولوجيا، ووسائل الصراع، إلا أن قناة السويس احتفظت بأهميتها الإستراتيجية بالنسبة للمصالح الدولية والإقليمية[27].

ومما سبق يتضح الأهمية الكبرى والضرورة الملحة للاستمرار في تطوير قناة السويس باعتبارها مصدر للدخل القومي لمصر وللمنطقة العربية والأفريقية.

خاتمة

تركز هذه الورقة البحثية على لفت الانتباه إلى التداعيات المرتبطة بتطوير قناة السويس "تعميق وتوسعة"، وتتعاظم أهمية القناة بقدر تطور وتنامي النقل البحري والتجارة العالمية، حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل النقل في العالم.

وقد تبنت إدارة هيئة قناة السويس – منذ تأميمها عام 1956م – عدة مشروعات لتطوير المجرى الملاحي للقناة، حتى وصل طولها إلى 193.30 كم، وعمقها إلى 24 متر، وعرضها عند 11م عمق 225/205 متر، بعد أن كان طول القناة عند افتتاحها للملاحة في عام 1869م (164 كم)، وعمقها ثمانية أمتار.

ولا شك أن الإدارة المصرية تقوم بجهد واضح من أجل تطوير وتنمية قناة السويس، وتقوم هيئة قناة السويس بإعداد الدراسات الدقيقة والوافية قبل البدء في تنفيذ أي مشروع لتطوير المجرى الملاحي للقناة والعمل على تحويل المنطقة إلى منطقة خدمات لوجستية، ولابد من استمرارها في تطبيق أحدث ما وصلت إليه خطوط الملاحة العالمية من تطور من خلال تبادل الخبرات والزيارات والتدريب مع الدول الصديقة، والعمل على رفع كفاءة وتطوير البنية التحتية للموانئ البحرية على جانبي قناة السويس، وزيادة أعماق الممرات الملاحية والأرصفة بجميع الموانئ لاستقبال الأجيال المتقدمة من السفن العملاقة، وبالتالي؛ جذب الاستثمارات العربية والأجنبية في منطقة القناة، وزيادة إيراداتها من العملة الصعبة، ورفع تنافسية القناة أمام الممرات البرية أو البحرية البديلة، مع العلم بأن تنافسية هذه الممرات محدودة وتأثيرها ليس مجديًا على المدى القصير أو المتوسط.

وأخـيرًا؛ فقـد جاء مشـروع قناة السـويس الجديدة مواكبةً لما تشـهده مصـر الحديثة من مشـاريع نهضوية، وتعتبر القناة الجديدة واحدة من أهم المشـروعات الإسـتراتيجية العالمية، فهـي ليسـت مشـروعًا داخليًـا فحسـب، بـل هي مشـروع عالمـي يسـاعد على جـذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية لمصر من خلال المشروعات الاقتصادية المصاحبة.

الهوامش:-

1 الموقع الرسمي لهيئة قناة السويس : 7 من ديسمبر 2019م، https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx

2 هيئة ميناء دمياط : قناة السويس الجديدة .. دراسة تحليلية، الإدارة العامة لمركز المعلومات (النشر والترجمة)، دمياط، 2015، ص 10 .

3 حسين بشير : مستقبل قناة السويس كمصدر للنقد الأجنبي، المؤتمر العلمي السنوي السابع للاقتصاديين المصريين – الاقتصاد المصري في عقد الثمانينات، الجمعية المصرية للاقتصاد السياسي والإحصاء والتشريع، القاهرة، 1982م، ص 397، 399 .

4 MICHIEL GERRITSE : Does international trade cause detrimental specialization in developing economies? Evidence from countries south of the Suez Canal, Erasmus University Rotterdam, December, 2018, p 6 .

5 عبد العظيم رمضان : المواجهة المصرية – الإسرائيلية في البحر الأحمر 1949- 1979، روز اليوسف، القاهرة 1982م، ص 152، 153 .

6 كلمة وتصريحات الرئيس محمد أنور السادات في الاحتفال بإعادة افتتاح قناة السويس، 5 من يونيو 1975م، مكتبة الإسكندرية، ذاكرة مصر المعاصرة، http://modernegypt.bibalex.org/NewTextViewer.aspx?TextID=SP_328

7 Ahmed Abul-Hassan Zard : New Suez Canal ... Egypt's Gift to the World, Information and Research Sector, Central Administration for Editing, Translation and Bulletins, State Information Service, Cairo, p 18 .

8 محمد أنور السادات : البحث عن الذات، ط3، المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1979م، ص 285، 286.

9 طه المجدوب : سنوات الإعداد وأيام النصر (يونيو 1967 – أكتوبر 1973)، مركز الأهرام للترجمة والنشر، القاهرة، 1999م، ص 84، 85.

10 أنجلو ساماركو : قناة السويس .. تاريخها ومشكلاتها (وفقًا للوثائق المصرية والأوروبية غير المنشورة)، ترجمة ولاء عفيفي عبد الصمد وآخرون، المركز القومي للترجمة، القاهرة، 2015م، ص 427 .

11 حسين بشير : مرجع سابق، ص 398 .

12 هيئة قناة السويس : ملحمة التأميم وعودة سيادة مصر على قناة السويس، مركز إعلام هيئة قناة السويس، القنال الجديد – العدد السادس، الإسماعيلية، 15 يوليو 2019م، ص 29 .

13 أحمد السيد محمد الشاذلي : أثر مشروعات التطوير بقناة السويس على حركة التجارة العالمية المنقولة بحراً خلال الفترة 1975 – 2017م، كلية التجارة – جامعة قناة السويس، الإسماعيلية، 2018م، ص 720

14 هيئة قناة السويس : ملحمة تطهير القناة، مركز إعلام هيئة قناة السويس، القنال الجديد –

العدد الخامس، الإسماعيلية، 15 يونية 2019م، ص 8 .

15 Document Of The World Bank : Report No. 6122, Project, Performance Audit Report, Arab Republic Of Egypt Suez Canal, Rehabilitation And Expansion Projects, (Loans 1064-Egt And 1482-Egt), April 1, 1986, p 19 .

16 Document Of The World Bank : Op Cit, p 64 .

17 هيئة قناة السويس : ملحمة التأميم وعودة سيادة مصر على قناة السويس، مرجع سابق، ص 29.

18 نفسه .

19 تقرير هيئة قناة السويس لعام 2010م: http://www.suezcanal.gov.eg

20 محمد عبد الحميد عامر : مشاكل نقل البترول العربي، ندوة البترول العربي والآفاق الإسلامية لمشكلة الطاقة، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، مج 2، بغداد، 1976م، ص 1807 – 1810، 1839 – 1841 .

21 السيد حسين جلال : قناة السويس والطرق البديلة والمنافسة 1869 – 1985م، دار المعارف، القاهرة، 1987م، ص 21 .

22 السيد حسين جلال : مرجع سابق، ص 152 .

23 إيهاب عز الدين نديم : الاقتصاد المصري وأزمة الخليج، جمعية إدارة الأعمال العربية، العدد 51، ديسمبر 1990م، ص 8 .

24 مديرية الدراسات الإستراتيجية : خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي في غرب آسيا وشمال أفريقيا (خرائط وجداول)، المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق، بيروت، فبراير 2016م، ص 8 .

25 السيد حسين جلال : مرجع سابق، ص 139، 140 .

26 بان علي حسين : تنمية وتطوير قناة السويس والمشاريع المنافسة لها، مجلة العلوم الاقتصادية واالإدارية، كلية الإدارة والاقتصاد – جامعة بغداد، العدد 91، مج 22، 2016م، ص 341 .

27 نهلة محجوب أحمد : حرب الخليج الثانية والعلاقات العراقية الأمريكية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية، جامعة الخرطوم، الخرطوم، 2003م، ص 3 .

قناة السويس والتحديات الاسرائيلية
مشروع قناة البحرين" أنموذجاً"

د. إلهام جبر شمالي

دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر

تمهيد

ترجع البدايات الأولى لفكرة شق قناة تربط ما بين البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، إلى بريطانيا التي بدأت بالبحث عن طريق قصير؛ من أجل الوصول إلى مستعمراتها في الهند، فقد وصل البريطاني وليام آلن" William Allen" إلى فلسطين عام 1850م [1]؛ لدراسة المشروع وامكانية ربط البحرين، مشيراً عبر دراسته إلى ضرورة شق قناة تربط ما بين خليج حيفا مع وادي الأردن، مفسراً ذلك بأن المياه ستغمر وادي الأردن، الذي سينعكس بدوره على ارتفاع منسوب مياه البحر الميت، ومن ثم تبحر السفن من البحر المتوسط، مروراً بالأردن والبحر الميت، وصولاً إلى ميناء يقام على خليج العقبة، ومنها إلى طريق شرم الشيخ إلى المحيط الهندي، و إلى الهند، فقد وضع إلن خلاصة دراسته كتاباً عام 1855م حمل العنوان: "البحر الميت طريقاً جديداً للهند"؛ لتحقيق الاتصال بين البحرين المتوسط والأحمر[2] .

ومع احتلال بريطانيا لمصر، لم يتضاءل اهتمامها بفكرة إقامة قناة موازية لقناة السويس، فظل الفكر البريطاني منصباً حول قرب انتهاء السيطرة البريطانية على مصر، وهو ما تطلب تدخلاً لإيجاد ممراً مائياً بديلاً لقناة السويس، لتصل بريطانيا بمستعمراتها في الهند، لذلك تم العمل على تطوير فكرة آلن عبر تشارلز غوردون"Charles Gordon 1833-1885م)، متخذاً عدة اعتبارات لمشروع قناة البحرين، حيث رأى بأن القناة التي تمر بالبحر الميت، ستكون مانعاً أمنياً في وجه أي عدوان، ولكن بريطانيا رأت في ذلك عدم جدوى فكرة القناة [3].

مشروع قناة البحرين

جاء المقترح البريطاني لإنشاء قناة البحرين رداً على كافة المحاولات الفرنسية؛ لتوصيل البحرين عن طريق قناة السويس منذ عام 1798م، ومع احتلال بريطانيا مصر عام 1882م، اقترح تحقيق فكرة وليم عبر فلسطين؛ لإقامة حاجز مائي أمام أي غزة عثماني أو روسي لمصر، متمثلة الأهمية الاستراتيجية من وراء هذا المقترح لإنشاء قناة البحرين، إيجاد مانعاً مائياً يعيق تقدم أي قوى معادية وخط دفاع شرق قناة السويس[4] .

وصلت فكرة إقامة المشروع إلى هرتزل" Herzl "عبر المهندس السويسري ماكس بوكارت" Max Bouckaert" الذي عمل على تطوير الفكرة؛ لتتلاءم مع طبيعة المشاريع الاستيطانية الصهيونية، خاصة وأن الحركة الصهيونية كانت تبحث عن دعائم الوطن القومي عبر البحث عن الأرض والمياه وانتاج الطاقة، متضمنة مخططا موجزاً لمشاريعه؛ فوضعاً هرتزل نتائج بوركارت في كتابه" البلاد القديمة- الجديدة" أرض الميعاد" الصادر عام 1902م، الذي اشتمل على اقتراحٍ شق قناة من خليج حيفا إلى غور بيسان، من ثم بمحاذاة نهر الأردن، لتصل الميت، منوهاً هرتزل أنه حلم والحلم يتحول إلى حقيقة، بعد أن وضع تخليه لبناء المشروع بعد بناء الدولة اليهودية، قائلاً " اسمع هدير المياه وهي تتدفق من مساقطها بقوة إلى أسفل الوادي حيث توجد الطوربينات، أما في الأعلى فتوجد المصانع الكبية والصناعات المتنوعة"، ومن ثم اشار على المهاجرين" امامهم احتد الفضاء الأزرق الواسع للبحر الميت حيث تسمع الأذان خرير مياه القناة التي احتدت في أنفاق من البحر المتوسط لتصب في الوادي" [5].

بدعم الحركة الصهيونية تمت دراسة مشروع القناة بشكل جدي، عبر تشكيل لجنة استقصاء الحقائق في فلسطين برئاسة جميس هيز" James Hayes" بهدف دراسة مدى قدرة فلسطين على استيعاب المستوطنين المهاجرين واستغلال اقصى للأراضي والمياه الفلسطينية ، فوضعت اللجنة تقريرها عام 1943م، مقترحة تحويل مياه نهر الأردن لأغراض الري وتعويض انخفاض مستوى سطح البحر الميت الناتج عن ذلك، ونقل مياه البحر المتوسط عبر قناة الى البحر الميت[6] .

وتزامنا قيام دولة اسرائيل عام 1948م، نشطت علمية التخطيط لمشروع القناة لاستغلال الثروة المائية في فلسطين بالتعاون مع خبراء المياه الأمريكان؛ لتهيئة اراضي فلسطين لاستقبال المزيد من المهاجرين الصهاينة، استناداً لمقترحات ووالتر لاودرميلك" Walter Laudermelk "في كتابه فلسطين أرض الميعاد عام 1944م، الداعي لإقامة مشاريع مائية بما فيها قناة البحار؛ كون اقامتها سيتيح امكانية زيادة استيعاب فلسطين، لما لا يقل عن 4مليون مهاجر، وعملت الوكالة اليهودية على الاستفادة من تلك المشاريع عبر دراساتها[7] .

دخل الاهتمام الاسرائيلي عقب حرب 1967م، حيز التفكير الجاد بمشروع "قناة البحرين"؛ نتيجة لتأثير مجموعة من العوامل الاقتصادية، والأمنية، والسياسية التي نشأت بعد الحرب أو قبلها، والتي كان من أهم أسبابها قيام الرئيس المصري جمال عبد الناصر بإغلاق مضايق ثيران[8] ، علاوة على أزمة الطاقة، نتيجة ارتفاع أسعار الوقود، التي جعلت

المشـاريع غير المجدية مجدية، وأعطت دفعاً متجدداً لدراسـة مشـروع قناة البحرين وتنفيذه، وفي أعقاب حرب 1973م، وما نجم عنها من أزمة طاقة، خاصة مع مبادرة السادات وارتباطها بإعادة آبار النفط، التي احتلتها اسرائيل إلى المصريين، وقد اخذ الإسرائيليون يشددون على ضرورة تنفيذ مشروع قناة البحرين [9].

ومـن ثـم شـكلت لجنة استشـارية عام 1977م تحت مسـمى لجنـة التنظير والتوجيه برئاسـة يوفا نئمان" Youman Neiman "؛ لدراسـة المشـروع واقترح اقامة تسعة ممرات مختلفة للقناة، فقد أنعكس وصول حزب الليكود للسلطة عام 1977م، على الإسراع من تنفيذ مشروع قناة البحرين وتمت مناقشته ضمن مداولات الحكومة الاسرائيلية حيث وضع مناحيم بيغن "Menachem Begin" لجنة التنظير والتوجيه برئاسة يحزقئيل فلومين "Ezekiel Flumin" ، وعهد إليه دراسة كافة الخطوط المقترحة لشق قناة البحرين[10]، وبعد عامين من الدراسـة والفحـص اقرت اعتماد الخط الجنوبي لاعتبـارات اقتصادية؛ ولكنها كانت لتكريس الاحتلال الاسرائيلي لقطاع غزة بالدرجة الأولى، وكونه لا يتطلب التعاون مع المملكة الأردنية كالمشـروع الشـمالي، وهكذا توالت عملية إنشـاء قنـاة البحرين لتظهر للعلـن بصورة تطبيقية فعليه[11].

هكذا مر مشروع قناة البحرين بمرحلة اطلاق الفكرة وهي قديمة الجذور التاريخية، وقـد اسـتمرت الفكـرة بالتـداول والاندثـار، حتـى تم التوصل إلى ترسـيخ الفكـرة والترتيبات لإتمام الفكرة لإنشاء القناة بناءَ على مصالح سياسية بحتةً، مستغلة إسرائيل مبررات واهية من أجل ترسـيخ نواياها الاسـتيطانية الصهيونية، مستندة على دعوات وحلم الصهاينة أمثال هرتسل، مترجمتها بصورة مخططات تطبيقية.

تطور مشروع قناة البحرين

بقـى مشـروع قنـاة البحريـن حـبراً علـى الـورق، وتعاقبـت الأجيـال علـى الحكومات الإسـرائيلية منذ تأسيسـها عام 1948م، ولكن لم تهمل المخططات والتصورات تجاه المشروع، ويرجع السـبب في التأخير في مباشـرة التنفيذ إلى تلك الظروف السياسـية والاقتصادية التي احالـت عمليـة التطبيـق. ومـع مجيء حكومة الليكود برئاسـة بيغن عام 1977م؛ شـكلت لجنة برئاسـة يوفال نئمان"Yuval Neemn "رئيس علماء الجيش الاسـرائيلي أولت إليه دراسـة المشـروع، حيث بدأت اللجنة بدراسـة جميع المشـاريع والمخططات من جميع جوانبها وخاصة مشـروع قناة البحرين [12]، فاسـتعرضت في البداية تسـعة ممرات مختلفة للقناة، رافضة عدة

طرق يقترح واضعوها مرور القناة بمناطق معينة، واستبدالها بطرق أخرى رأت بأنها مناسبة لأسباب كثيرة واعتبارات سياسية واقتصادية، وغيرها كثيرة، وبناءً عليه رست اللجنة بدراسة تفصيلية لثلاث ممرات للقناة، وشددت على قبول الممر الجنوبي للقناة[13] .

وقبيل أن تقرر الحكومة الإسرائيلية عام1980م، حفر قناة البحرين وفقاً للخط الجنوبي(مشروع نئمان) ، درست لجنة التنظير والتوجيه" ، 27 طريقاً وادية، تصل إلى البحر الأبيض المتوسط عبر نهر الأردن بالبحر الميت، لتقتصر بعد ذلك 5 خطوط مقترحة لمشروع قناة البحرين[14] ، وقد تمثلت المقترحات المدرجة لشق القناة بين البحرين بخط " السهول الشمالي" ، وهو عبارة عن خط لحفر قناة تمتد من منطقة خليج حيفا، حتى بيسان عبر مرج بن عامر" مشروع غور Gore" بينما المقترح الثاني تمثل بخط شومرون" Shomron" المتمركز في" قضاء نابلس" ، بحيث يبدأ من قيسارية حتى ارغمان في غور الاردن، في حينما تمحور المقترح الثالث لشق القناة بنقل مياه البحر الأحمر الى البحر الميت عبر وادي عربة، والرابع تركز حول جر مياه البحر المتوسط من منطقة بلميحيم إلى منطقة قمران الواقعة شمالي البحر الميت، بينما الخامس نصب حول الخط الجنوبي الذي يبدأ من تل القطيفة جنوبي دير البلح إلى منطقة مسعدة الواقعة على البحر الميت[15] .

وبناءً على دراسة اللجنة، فقد استقر رأي اللجنة واعتمادها الخط الذي يصل ما بين تل القطيفة قرب غزة على ساحل البحر المتوسط بالمسادة قرب البحر الميت، كما تم استبعد مشروعان، والابقاء على ثلاثة متمثلة بالخط الشمالي والجنوبي والأوسط؛ نظراً لعدة أسباب من ضمنها التكلفة الاقتصادية العالية للمشروعين الشمالي والأوسط، إضافة إلى صعوبة الحفريات المقترحة لهما، وحجم الضرر المتوقع بالأراضي الزراعية التي يمر بها الخط الشمالي، وتأثيراته السلبية على احواض المياه الجوفية، والطبقة الجيولوجية للمنطقة، إلى جانب الأسباب السياسية تم استبعاده؛ كونه يقع ضمن مشروع آلون" Allon "المعتمد على خريطة توسيعية تقتطع منطقة الاغوار من الضفة الغربية، وتلحقها بالكيان الصهيوني ضمن اطار التسوية السياسية، اضافة لأن مسار القناة يتطلب التنسيق مع المملكة الأردنية الهاشمية ضمن مشروع اقليمي [16].

أوضحت اللجنة سبب اعتماد الخط الجنوبي بناءً على الادعاءات الاسرائيلية؛ نظراً لكونه الأنسب جيولوجيا، حيث ان طبيعة الأراضي التي ستمر بها القناة من تل قطيف في غزة هي الأفضل بسبب تماسك مساحتها التي ستحول دون تسرب كميات كبيرة من المياه الى باطن الارض ، ثم أن هذا المسار يعتبر الأقل تكلفة، اضافة إلى الجانب السياسي حيث

ان الاراضـي الـتي يمـر بها في قطاع لتنفيذ الالتفاف حول القطـاع وابقائه داخل حدود الخط الأخضر، واقامة المزيد من المستوطنات ،واحياء منطقة النقب[17] .

اتخذت الحكومة الإسرائيلية بتاريخ 24/8/1980م، قراراً سياسياً بالإجماع يقضي ببدأ العمل على تنفيذ المشـروع، وأن الأعمال التحضيرية لشـق القناة بدأت حيث بوشـر شـق طريق بمحاذاة القناة من نقطة بدايتها في قطاع غزة، حيث صرح اسحق مودعي" Yitzhak Modi "[18]، وزيـر الطاقـة الاسـرائيلي بـأن:" القناة التي سـتصل البحر الميت، سـتؤدي إلى ثـورة صناعيـة في إسـرائيل، ولـذا لم يعد في وسـعنا تأخير المشـروع أكثر من ذلك أولاً بسـبب صعوبة التموين بالنفط، وثانياً لأن الأردن تسـتعد لتنفيذ مشـروع مماثل يصل البحر الأحمر ابتداء من خليج العقبة بالبحر الميت [19].

مراحل تطور مشروع قناة البحرين:

لقد شكل مشروع قناة البحرين أحد المخططات الصهيونية ذات الاستراتيجية طويلة المـدى؛ لتأمـين الكيـان واحتياجاتـه من المياه والطاقـة؛ حيث نجح الصهاينـة عام 1964م في تحويل مياه نهر الأردن على النقب، التي كانت تشـكل ثلثي مسـاحة الكيان الصهيوني؛ بهدف الإسراع في تهويدها عن طريق توجيه مجرى الهجرة والاستيطان إليها.

كما واستطاع الصهاينة من خلال مشروع قناة البحرين، استكمال حلم "تيودور هرتزل" الـذي تحمـس لفكرة انشـاء القنـاة، عارضاً إياه عبر صفحات كتابـه "أرض الميعاد" الصادر عـام 1902م، ليبـدأ الحديـث يدور في الأوسـاط الاسـتعمارية والصهيونية المتضـررة من قرار التأميم عام 1956م[20]، حول إمكانية شق قناة صهيونية تربط البحـر المتوسط بخليج العقبة، وتكون بمثابة قناة بديلة للقناة المصرية؛ إلا أن إخفاق العدوان الثلاثي على مصر أجَّل تنفيذ الفكرة إلى حين. ثم جرت لاحقًا محاولة تنفيذها إبان رئاسة " بيغن" وتحديدًا عام 1981م، إلا أن العمل بها قد توقف عام 1985م لأسباب غامضة [21].

تلاحقت المراحل التطويرية لمشروع القناة عبر فترات زمنية مختلفة، وتمثلت في [22]:

أ. **المرحلة الأولى: مرحلة الربط الأنبوبي**: تقضي هذا المرحلة من المشروع بربط البحر الأحمـر بالبحـر الميـت وصـولاً لخليج العقبة، وذلك من خلال اسـتخدام أنبـوب يربط ما بين البحريـن؛ وذلـك مـن أجـل تعويض الفاقد مـن مياه البحـر الميت، ومن اسـتغلالها بالإضافة لاسـتغلال تسـاقط ميـاه الأمطـار في توليد الطاقـة الكهربائية، بحيث تتم عملية سـحب المياه من البحر الأحمر إلى البحر الميت، عبر الأنابيب، وجزء آخر عبر قناة مائية، فقد ركز على

هذا المشروع من ناحية اقتصادية من خلال إتاحة إنشاء مشاريع اقتصادية لإنتاج الطاقة، بالإضافة لتحلية المياه، والاستفادة السياحية القائمة على مشاريع جذب السياح، على أن يستفيد منها الفلسطينيون والأردنيون، والإسرائيليون، تمتد هذا القناة بطول 12 كم، من شاطئ العقبة، وصولاً إلى محطة رفع المياه بواسطة أنابيب مخصصة يصل ارتفاعها 126 متراً فوق سطح البحر، لتصب في أنابيب موازية ومغايرة، يتراوح قطرها 4 أمتار، وبطول 18230 كم، وصولاً إلى الشاطئ الجنوبي للبحر الميت.

ب. **المرحلة الثانية: مرحلة التحلية**: تقوم هذه المرحلة بعد الانتهاء من إنشاء قناة البحرين، يتم طرح عطاء بغطاء عالمي للشركات المتخصصة، وذلك بهدف إنشاء محطة تحلية، لمياه البحر الأحمر باستخدام تقنية التبخير، والتكثيف، ومن ثم نقل المياه المحلاة إلى الأردن، وفلسطين، وإسرائيل، على أساس بناء وتشغيل ونقل ملكية، حيث تنظم في هذه المرحلة عملية تدفق المياه في البحر الميت؛ ومن ثم ينعكس ذلك على حجم توليد الكهرباء من المحطة، عما هو مقرر في المرحلة الأولى من المشروع.

ت. **المرحلة الثالثة: مرحلة خطوط التوزيع**: وهي تتمثل في مد خطوط مياه إلى كل من الأردن، والمناطق الفلسطينية، وإسرائيل، وعلى أن يتم نقل المياه المحلاة من خلال أنابيب مزدوجة، بالإضافة لتركيب محطات ضخ لكل أنبوب؛ لرفع منسوب المياه حتى تصل إلى المناطق المحدد لها، بحيث تكون الإدارة الأولية لمراحل التطور في مشروع قناة البحرين للأردن، بينما تتم المتابعة والإشراف والسيطرة الكلية للمرحلتين الأخيرتين لإسرائيل، وهي إدارة مطلقة.

وبناءً على ما سبق فقد مر مشروع شق قناة البحرين بالعديد من السيناريوات، والتي تعتبر تصورات صهيونية بحتة في الأساس، حتى وصلت إلى وجهتها التنفيذية التطبيقية، والتي أشار إليها شيمون بيريز" Shimon Peres " في كتابه "الشرق الأوسط الجديد"، ولكن بصورة أخرى، وهي توصيل البحر المتوسط بالبحر الميت عن طريق قناة، ثم توصيل البحر الميت بخليج العقبة، وبهذا يصبح البحر الميت شبيهًا بالبحيرات المرة المتصلة بقناة السويس، فقد تمثلت تلك التصورات بالشكل التالي [24]:

التصور الأول: قناة تمر من إيلات "قرية أم الرشراش المصرية" متجهة ناحية الشمال مستغلة وادي عربة ومخترقة صحراء النقب وصولاً إلى وادي غزة على البحر المتوسط بطول 280كم.

التصور الثاني: قناة تقع إلى شمال من الأولى متصلة بالبحر المتوسط عند ميناء أسدود بطول 300كم.

التصور الثالث: قناة تسير في خط مستقيم من إيلات بامتداد وادي عربة شمال البحر الميت ومنكسرة ناحية الغرب لتتصل بالميناء الفلسطيني حيفا بطول 390كم.

مدة انجاز المشروع:

حسب ما صرح به " نئمان" رئيس لجنة التوجيه والتنظير الخاصة بقناة البحرين بأن الجدول الزمني المقرر للمشروع يتمثل بسنة واحدة للإعداد، واستكمال التقديرات المالية الخاصة بمشروع قناة البحرين، ومن ثم سنتان للتخطيط المفصل للمشروع، أما بالتنفيذ العملي للمشروع يبدأ منذ عام 1982م، ويستغرق المشروع 5 سنوات في صورة التمكن من اطلاق تشغيل المحطة الكهربائية وعليه يستغرق المشروع بعد بدء العمل فيه نحو 8 سنوات، ومع تقدم السنوات تم التداول والتناقش بالفترة الزمنية الخاصة بالمشروع، حيث وضح تصريحات ندوية عقدت في الجامعة العبرية بالقدس حول مشروع قناة البحرين بأن العمل الفعلي للمشروع لن يبدأ قبل العام1983م، وهو ما يوضح بأن المشروع سيستغرق سنوات إضافية تفوق 7 سنوات[25] ، ومع تقادم الزمن فقد قدرت شركة Harza مدة المشروع من 10-13 سنة [26].

تكاليف المشروع:

اختلفت التقديرات الأولية حول التكاليف الاجمالية والمتوقعة؛ لتنفيذ مشروع قناة البحرين، فقد ذكرت التقديرات الأولية بما يتراوح من 800-700 مليون دولار، بالإضافة إلى اجمالي الانفاق على أعمال البحث والتخطيط التي تم من خلالها توظيف ما يقدر بنحو 6 مليون شيكل من ميزانية الحكومة الإسرائيلية لعام 1980-1979م ، وبناءً على تقرير لجنة التوجيه والتنظير، التي ترأسها نئمان تم الجزم بأن قيمة الاستمارات التي ستوظف في هذه القناة ستبلغ مليار دولار أمريكي، فيبدو هذا الرقم هو الرقم الأقرب للحقيقة من سائر التقديريات السابقة، التي حاولت ايجاد مبررات للتقليل من قيمة الاستثمار الحقيقي للمشروع؛ لكي تبرر جدوى المشروع الاقتصادي، وهو ما أكده الكاتب الإسرائيلي اورا كورين "Ura Koren" : "بأن مليار دولار على الاقل هو الثمن الذي ستدفعه اسرائيل مقابل مشروع قناة البحرين، بين البحر الاحمر والبحر الميت، رغم أنه غير مطلوب لاقتصاد المياه الاسرائيلي، وحتى أنه سيجر تكاليف اقتصادية زائدة"[27] .

لم تواجه دولة الاحتلال الإسرائيلي، أية صعوبة في توفير التمويل لمشاريعها التوسعية القائمة على الاغتصاب للأراضي العربية، والأطماع الصهيونية، وقد أشار نئمان إلى وجود هيئات مالية ودولية وامريكية ، ونوه اسحق مودعي Yitzhak Modi وزير الطاقة الاسرائيلي سابقاً ان قرشا واحد لن يأتي من ميزانية الحكومة لتمويل المشروع، خاصة مع عرض مجموعة من المستثمرين من الولايات المتحدة وكندا وبريطانية واسرائيل استعدادها للاستثمار في المشروع[28] .

مجريات المشروع:

أظهرت سياسة دولة الاحتلال في السيطرة على المشاريع العربية تبدأ بالمشاركة و الإشراف وتنتهي بالسيطرة والتحكم المطلق، للوصول إلى التجويع والعطش، وهنا يكون الاعتبار الاستراتيجي والأمني حاضراً في عملية التوزيع؛ كونه جعل دولة الاحتلال تحكم سيطرتها على منطقة البحر الميت والبحر الأحمر؛ كونها المدخل الشرقي لفلسطين، فهي تشكل بذلك عائقاً مائياً طبيعياً في وجه أية قوة عربية قادمة من جهة الشرق.

شغلت قضية المياه حيزاً مهما في اتفاقية التسوية الأردنية "الإسرائيلية" عام 1994م، بالنص على تخصيصات "عادلة" لكل منهما من مياه نهري الأردن واليرموك، ومن المياه الجوفية لوادي عربة، مع التعهد بعدم تسبب إدارة وتنمية الموارد المائية لأحداهما الضرر بموارد الطرف الآخر، وإقامة مشاريع بين الطرفين على الصعيدين الإقليمي والدولي، وبناء السدود والخطوط الناقلة للمياه، واعتبرتها الصحف الأردنية من أهم المشاريع المائية الاستراتيجية للمملكة، ولكن دون التطرق لدولة الاحتلال بأنها شريك في الاتفاقية [29].

وقد عمدت الحكومة الإسرائيلية منذ أن وقّعت الأردن اتفاق وادي عربة؛ لإقامة الناقلة التي عُرفت بناقل السلام، والتي تشكل صلب مشروع قناة البحرين، بحيث تضمنت الاتفاقية في مرحلتها الأولى تحلية المياه في خليج العقبة، ومدّ خط أنابيب لإنقاذ البحر الميت من الجفاف[30] ، مع تواصل انخفاض مستواه عام بعد عام، كما عززت الاتفاقية ببنودها من سيطرة دولة الاحتلال على مصادر المياه في المنطقة خاصة للضفة الغربية والمملكة الأردنية التي تعاني من شحّ المياه، في ظل تمتع دولة الاحتلال بحالة من الاستقرار المائي في المنطقة، بالرغم من تحذير البنك الدولي من هذه القناة عام 2012م [31]؛ لخطورة تدفق مياه البحر الأحمر بشكل كبير، التي قد تُحدث تغيرات جذرية في النظام البيئي للبحر الميت كتشكيل بلورات من الجبس أو ادخال الطحالب الحمراء، بينما دافع حازم ناصر وزير المياه الأردني عن الاتفاقية، واعتبرها غير سياسية، وإنما ذات قالب إنساني لمساعدة الآخرين المحتاجين

للمياه، وقدرت تكلفة المشروع بحوالي 11 مليار دولار[32] .

ويمتد المشروع على ثلاثة مراحل:

أ- ربط البحر الأحمر بالبحر الميت عند خليج العقبة، عبر أنبوب يربط بين البحرين؛ لتعويض الفاقد من مياه البحر الميت، وتوليد الطاقة الكهربائية بإشراف أردني.

ب- طرح عطاء "المشروع" عالمي للشركات المتخصصة، لإنشاء محطة التحلية، لمياه البحر الأحمر بالتبخير أو التكثيف، ثم نقل المياه إلى الأردن، وأراضي السلطة الفلسطينية، ودولة الاحتلال.

ت- مد خطوط المياه إلى كل من الأردن، ومناطق السلطة الفلسطينية، ودولة الاحتلال، وتتم المرحلة الثانية والثالثة بإشراف دولة الاحتلال[33] .

مما لا شك فيه أن ناقل البحرين تجسيداً لرؤية شمعون بيرز، مشروع الشرق الأوسط، كونها توفر لإسرائيل شريكاً أساسيا في الجوار العربي، وحاولت الحكومة الأردنية الترويج لهذا المشروع بأنه مُجدٍ بيئياً واقتصادياً، بذريعة اختفاء البحر الميت، ولكن دولة الاحتلال هي المستفيد الأول من هذه الاتفاقية، حيث المياه المحلاة، التي تضخ إلى صحراء النقب خاصة، بعد أن نقلت إليها قاعدتين عسكرية واستخباراتية وكلية تكنولوجية تابعة للقاعدة الأخيرة [34].

ثم أن حكومة الاحتلال قامت بترحيل أكثر من خمسين ألف فلسطيني هُدمت قراهم في النقب، ومنحت الاتفاقية لدولة الاحتلال فرصة التحكم أكثر بالمياه الرافدة من نهر الأردن؛ مما يعني زيادة تحكمها في المنطقة العربية، وتحقيق مصالح دولة الاحتلال في السيطرة على مصادر الطاقة، على حساب المصالح الوطنية الأردنية عبر هذا المشروع؛ لتأمين المياه العذبة للمستوطنات على شاطئ البحر الميت، وتبريد مفاعل ديمونا [35]بالمياه ، وبالتالي إيجاد فرص جديدة لاستيطان النقب وترحيل أهلها الفلسطينيين منها، حيث إن إقامة المحطة وتجهيزاتها تعتمد بشكل أساسي على الخبرة الإسرائيلية، فبموجب هذا المشروع تبيع دولة الاحتلال للأردن 13 مليار غالون من المياه العذبة، كما تبيع للسلطة الفلسطينية نحو 8 مليار غالون من المياه، وفق أسعار تفضيلية[36] ، ومن المفارقات الغريبة حقاً، سيطرة دولة الاحتلال على المياه الجوفية الفلسطينية في أراضي الضفة الغربية، وتخصيصها للمستوطنات، ثم القيام ببيع الفلسطينيين مياه المحلاة من المشروع.

هكذا كانت المخططات الإسرائيلية عبر هذا المشروع إلى ايصال المياه المحلاة إلى أم الرشراش" إيلات" والنقب؛ كونها غير مرتبطة بشبكة المياه "الإسرائيلية"، وتهدف إسرائيل من وراء هذا المشروع إلى توليد الطاقة الشمسية، والمحطات الكهربائية، والمفاعلات النووية حيث المساعي "الإسرائيلية" لإقامة أربعة مفاعلات نووية، بعد استخراج الفوسفات من البحر الميت، الذي يحتوي على نسب متفاوتة من أكسيد اليورانيوم، وإقامة أكثر من مئة مستوطنة في النقب على شكل مجمعات زراعية وصناعية، وتشجيع الهجرة اليهودية المخطط لها بحوالي مليون مهاجر حتى عام 2150م؛ أي أن المخططات "الإسرائيلية" تعمل على التحكم في الديمغرافية الفلسطينية ومنع زيادتها ، بخلق واقع ديمغرافي في النقب بعد توطين المستوطنين على الحدود العربية الفلسطينية، وذلك ما سيتضح من خلال الغايات الإسرائيلية من المشروع.

الغايات الإسرائيلية لمشروع قناة البحرين

تتعدد وتتنوع الغايات الإسرائيلية لمشروع قناة البحرين، الرامي إلى ربط البحر الميت، وأحد البحار المفتوحة، على مدار 100 عام، والتي أثمرت إلى إيجاد حالة من التفاهم الكبير لدى الحكومات الإسرائيلية المتعاقبة حول طبيعة فكرة إنشاء قناة البحرين، وطرق الاستفادة منها، حيث تظهر أهمية المشروع بالنسبة للفكر الصهيوني، من خلال ما يلي:

- تمكين إسرائيل من السيطرة على مياه نهر الأردن، وهو ما تضمنته رؤية هرتزل لمشروع القناة، على أن يتم منح ضمان إسرائيلي من حقوق المياه الحصري في البحر ونهر الأردن، وهو ما يعود إلى قول ديفيد بن غوريون" David Ben-Gurion" عام 1948م، من خلال وثيقة أعدها، شملت مساعي إسرائيل لإحكام سيطرتها على الموارد المائية العربية بوجه عام، ونهر الأردن، بوجه خاص، والتي صرح بقوله بها:" علينا أن نتذكر أنه من خلال قدرة الدولة اليهودية على البقاء، لا بد من أن تكون مياه نهرى الليطاني، والأردن مشمولة داخل حدودنا" [37].
- اعتبار مشروع قناة البحرين مكسباً اقتصادياً هائلاً، ومصدراً مائياً دائم، مساهماً في تزويد إسرائيل بالمياه، إلى جانب الاعتبارات الأمنية، حيث أكد القول الاسرائيلي" شيحومي ناحال" Shehumi Nahal "، أن المنطقة التي تصل ما بين البحر الميت، والبحر الأحمر لها بعد استراتيجي، وأمني هام جداً لإسرائيل، وعليها أن تحكم سيطرتها على تلك المنطقة؛ لأنها بمثابة المدخل الشرقي لإسرائيل"، كما وأورد ناحال قوله:" في حال اكتمال مشروع القناة، ستشكل عائقاً مائياً طبيعياً في وجه أي

تقدم محتمل من قوات عربية قادمة، من جهة الشرق، حتة لو تمت القناة في شكل أنبوب فمن السهل تفجيره، وبالتالي إغراق منطقة غور الأردن كاملة بالمياه"[38] .

تعد تلك التصريحات بمثابة تأكيد جوهري على أهمية مشروع القناة لإسرائيل، ومساعيها الخفية والحثيثة في السيطرة على مصدر المياه وتهديد أمن المناطق، والدول العربية في إيجاد حلول أمنية وخلق حالة من الذعر نتيجة لتهديد إغراق غور الأردم بالمياه، والذي يعتبر تلاعباً سياسياً بحق أمن واستقرار المنطقة والجوار.

كما سعت إسرائيل من خلال مباشرتها في تنفيذ مشروع شق قناة البحرين إلى خدمة العديد من الأهداف الإسرائيلية المعلنة بشكل صريح، وغير المعلنة، إلان أن مساعي إسرائيل المعلنة تصبغ بطابع السلام والمصلحة العامة للمنطقة تحت شعار" أنبوب للسلام"؛ بهدف التنمية المستدامة، مرتكزة على عدة أهداف، وهي كما يلي[39] :

1. إنقاذ البحر الميت من الزوال، والجفاف، من خلال ضخ كميات كبيرة من المياه فيه؛ بهدف استرداد مستويات البحر الميت التاريخية، الأمر الذي ينعكس على الوضع البيئي للبحر الميت.
2. المساعدة في ايجاد حلول فاعلة لمشكلة نقص المياه العذبة عبر تحلية مياه البحر الأحمر" خليج العقب" التي ستتدفق إلى البحر الميت؛ وذلك نظراً لأنه مياه البحر الميت غير تصلح للتحلية، بسبب شدة ملوحتها،
3. استغلال فارق المنسوب المائي بين البحرين خليج العقبة والبحر الميت في توليد كمية كبيرة من الكهرباء المائية؛ لاستغلالها في تحلية المياه وضح المياه إلى الأردن ودولة الاحتلال.
4. الاستغلال السياحي للمنطقة من خلال اقامة الأنشطة السياحية، وزيادة الموارد وتوفير برك مائية لإنتاج الطاقة الشمسية.
5. تدعيم أسس السلام بين المملكة الأردنية وإسرائيل بالتعاون المشترك بينهما في تنفيذ هذا المشروع، واقامة مزارع سمكية في منطقة الخزان التنظيمي الذي سينظم تدفق مياه البحر الأحمر إلى البحر الميت.

بينما تتمثل أهداف مشروع قناة البحرين الإسرائيلية الخفية فيما يلي [40]:

- **توليد الطاقة:** قامت دول الاحتلال بمحاولات عديدة وجدية لتنويع مصادر طاقتها حتى تقلل من الاعتماد على النفط المستورد ، عبر توليد الطاقة الرخيصة، بحيث تنتج ثلاثة أنواع منها الهيدروكهربائية والشمسية والنووية، عبر استغلال فارق الارتفاع بين البحر الميت والمتوسط مما ينتج 600 ميغاواط من الكهرباء التي تشكل حوالي 22%، من اجمالي الطاقة المستهلكة في اسرائيل؛ مما يعني أن

المشروع يوفر ما قيمته 600 مليون دولار من إجمالي انفاق اسرائيل على الفحم والنفط؛ لتشغيل محطات توليد الكهرباء، واستغلال حرارة الشمس لإنتاج الطاقة الشمسية عبر البرك، أو عبر تحويل البحر الميت شمسية كبيرة، تولد نحو 1500 ميغاواط ، واستغلال مياه القناة؛ لتبريد المفاعلات النووية المنوي اقامتها على جانب القناة في منطقة النقب، وتوليد نحو 900 ميغاواط من الطاقة مما يعني توليد نحو 3000 ميغاوات [41].

- اهتمت دولة الاحتلال بعد ازمة الطاقة العالمية عام 1973م؛ باستغلال الزيت الحجري المتواجد في الجبال المطلة على البحر الميت لاستخدامه كبديل للنفط؛ والقناة سوف تقوم بتوفير المياه لمعامل توليد الطاقة التي تتطلبها عملية استخراج الوقود من الزيت الحجري.
- السعي نحو إحياء المشاريع السياحية وتنشيط السياحة الداخلية، والخارجية الإسرائيلية عبر اقامة سبع بحيرات اصطناعية على امتداد خط القناة.
- توفير المياه العذبة التي تعاني منها دولة الاحتلال، خاصة في ظل انخفاض منسوب المياه الجوفية وزيادة موجات المهاجرين، وقناة البحرين تسهل اقامة محطات جديدة لتحلية المياه في منطقتي النقب والبحر الميت لاستغلالها في استصلاح الاراضي الزراعية وتأمين استهلاك المياه المتزايد في دولة الاحتلال.
- دعم المخططات الاسرائيلية في استكمال تهويد النقب وتحويله إلى قاعدة للمشاريع التوسيعية وتفادي مشكلة نقص المياه في مشاريع بناء المستوطنات وجذب المزيد من المهاجرين والمساهمة في حل مشكلة توزيع الاستيطان والسكان، ومن ثم خلق فرص عمل واستيعاب الايدي العاملة اليهودية
- تعزيز التواجد العسكري والصناعي في قطاع غزة ، حيث أن القناة تخلق واقعاً، لا يمكن تغييره حتى بعد التوصل لحل للقضية الفلسطينية مما يعكس اهداف اسرائيل التوسعية الأمنية والاستراتيجية دون أي اعتبار للحقوق الفلسطينية الثابتة للقوانين والمواثيق الدولية.
- البعد المعنوي يتمثل في المغزى الرؤيوي فقد درجت اسرائيل على جذب انتباه يهود العالم نحوه كلما وجدت نفسها بحاجة إلى ذلك، وهي تستغل مثل هذه المشاريع؛ لإضفاء طابع الهيبة والحضارة والتقدم عليها.

استهداف اسرائيل ربط الأردن بهذا المشروع، وذلك من خلال تعاون اقتصادي وسياسي معها؛ من أجل الاستفادة من المردودات الاقتصادية المختلفة، وهو ما دعا بينغن لمشاركة الاردن في مشروع قناة البحرين على أساس أن البحر الميت يقع ضم الاراضي الاردنية، وبذلك تكون اسرائيل تجنبت الانتقاد الدولي، ثم ان هذا المشروع هو ضرب للمشروع الاردني الذي قدم لمؤتمر نيروبي الهادفة الى شق قناة لربط البحر الاحمر مع البحر الميت، أما من الناحية الأمنية فيعد المشروع عائقا مائياً ضخما أمام أي هجوم عسكري من قبل الدول العربية على الحدود الجنوبية يكمله المحطات الذرية في النقب التي لم تقتصر على انتاج وتوليد الطاقة بل لإنتاج المزيد من الأسلحة النووية، وتهدف اسرائيل من وراء المشروع زيادة الفجوة التكنولوجيا بينها وبين الدول العربية.

لقد اتضحت تداعيات الأهداف الإسرائيلية من مشروع قناة البحرين، لقى المشروع داخل إسرائيل تحريباً عاماً، معتبرة المشروع بأنه مشروعاً قومياً، وحيوياً للمجتمع الاسرائيلي[42] ، بالرغم من أن بعض الاوساط اعتبرت الجدوى الاقتصادية منه محدودة مقارنة بمشروع غور؛ إلا أن المشروع محورا للجدل السياسي حيث كان قطاع غزة خاضعا لمفاوضات وتسوية، اضافة لزيادة منسوب مياه البحر الميت قد يلحق ضررا بالأردن؛ مما يخلق تعقيدات دولية في وجه المشروع [43].

يمكن القول: بأن الغايات التي جاءت بها إسرائيل بما يسمى بمشروع قناة البحرين، متعددة ومتنوعة فهدفها ضرب الأمن القومي العربي، وسلب ونهب خيراته، حيث جاءت غايات المشروع ما بين معلنة، وما بين خفية، فاتسمت الغايات المعلنة بالتسامح والسلام، وجلب المصالح للمنطقة العربية وخاصة مصر، والأردن، وفلسطين، بينما أخفت ما في جعبتها من خفايا سياسية وأمنية تريد بها تحقيق غايات أكثر استراتيجياً وبعداً، وهو ما يؤكد حقيقة هذا المشروع وضربه للمصالح العربية، والاكتفاء بمصالح إسرائيلية تهديدية للدول العربية، وزعزعة استقرار وأمن المنطقة العربية.

المواقف العربية والدولية من مشروع قناة البحرين

تباينت المواقف العربية من مشروع قناة البحرين، فقد كان لكل دولة رأيها الخاص بها، والذي يحدد توجهاتها، ومدى تعاونها وتقبلها للعمل مع إسرائيل في ترسيخ خارطة اقتصادية سياسية جديدة في الأراضي العربية، وعليه نستعرض سوياً جملة من المواقف العربية التي توضح هذا التباين بشي من التفصيل، والذي جاء بالشكل التالي:

أ. **الموقف المصري:**

ظهر الموقف المصري خلال احتجاج الحكومة المصرية لدى الحكومة الإسرائيلية، على شق القناة، عبر قطاع غزة، حيث رأى المصريون بأن تنفيذ هذا المخطط يتناقض مع مبادئ القانون الدولي، ويشكل انتهاكاً لاتفاقيات كامب ديفيد، وعليه أبلغت الحكومة المصرية الولايات موقفها من شق قناة البحرين وخطورة الخطوات التي اتخذتها؛ كونها شريكاً كاملاً في عملية السلام، ظهر الموقف المصري من خلال رسالة الاحتجاج بحق شق قناة البحرين إلى الأمين العام للأمم المتحدة" كورت فالدهايم Kurt Waldheim" معتبرة بأن كافة الإجراءات الإسرائيلية تعبر عن نية السلطات الإسرائيلية بالسيطرة الفعلية على كافة الأراضي المصرية والعربية التي سيتم مرور مشروع قناة البحرين من خلاله [44].

نقل الموقف المصري على لسان مندوب مصر لدى الأمم المتحدة "عصمت عبد المجيد" : " إن قرار شق القناة عبر قطاع غزة، يقرر سلفاً من جانب واحد الوضع النهائي لهذه المنطقة، وهو ما يتعارض مع حق الشعب الفلسطيني في تقرير مصيره، وسيادته على موارده الطبيعية" [45].

كما عدت مصر مشروع قناة البحري أكبر تحدي للأمن القومي العربي، وهي ممارسات دول كبرى كالولايات المتحدة الأمريكية، من خلال إعادة طرح مفاهيم جديدة للمنطقة العربية، كخطة السلام التي تبنتها إدارة دونالد ترامب" Donald Trump"وهو ما طرحٍ تحت مسمى" الشرق الأوسط الكبير، فقد رفعت الإدارة الأمريكية بالتلويح تكراراً ومراراً عصا قطع المساعدات الأمريكية عن الدول العربية؛ وذلك في سبيل تحقيق الأهداف الرامية لإعادة تشكيل المنطقة، وغرس إسرائيل فيها من خلال إقامة مشروعات تحت الغطاء الاقتصادي المشارك تجمع ما بينها وبين الدول العربية، التي جاء في مقدمتها وأبرزها: خط السكك الحديدية؛ لكي تربط ما بين إسرائيل والسعودية، لتصل إلى أوروبا، حيث سعت وتسعى إسرائيل جاهدة لدخوله حيز التنفيذ، بالإضافة إلى غاية وهدف إسرائيل من تدشين مشروع قناة البحرين؛ بهدف تعزيز علاقات تل أبيب بعمان والسلطة الفلسطينية، باعتبار أن اتمام هذا النوع من المشاريع المشتركة؛ يحقق السلام في منطقة الشرق الأوسط [46].

بقى الموقف المصري صريحاً وواضحاً منذ البداية لمشروع قناة البحرين المهدد لأمن واستقرار مصر، وعلى قمة الدولة العربية المعارضة لفكرة المشروع وتنفيذه، وخاصة أن مشروع قناة البحرين يعتبر قناة منافسة لقناة السويس، في حال اتمامه؛ إلا أن وزير الري

المصري محمود أبو زيد، والذي كان يترأس الوفد المصري في المؤتمر العالمي إدارة الطلب على المياه المنعقد عام 2004م، اعتبر في تصريحاته، أن مشروع قناة البحرين مشروع بيئي، في الأساسي؛ يهدف إلى رفع منسوب البحر الميت، مؤكداً أن المشروع لن ينافس قناة السويس؛ لأنه على شكل أنبوب، فكانت هذه التصريحات تعتبر الأولى من نوعها تجاه الموقف المصري[47] ، حيث اعتبره البعض أنه موافقة ضمنية من قبل مصر على انشاء قناة البحرين المهددة للأمن القومي المصري، إلا أن الإعلام المصري أكد مخاطر المشروع على مصر، وأمنها القومي، ولم تسع إسرائيل لتهديد قناة السويس، بصفتها معبر تجاري فحسب، بل تستهدف السيطرة على الممرات المائية في المنطقة العربية، وخاصة قس حال حدوث حرب [48].

ولكن اللواء "طلعت مسلم" أشار خطورة هذه القناة على مستقبل قناة السويس محدودة؛ لأن المسافة التي ستقطعها باخرة في قناة السويس تقل بكثير عن المسافة التي تقطعها في قناة البحرين، ثم أن مرور البواخر في قناة البحرين يعرضها لخطورة أكبر؛ لأنها تمر في منطقة توتر تضم الأردن وفلسطين والكيان الصهيوني، وهو الأمر المختلف في حالة قناة السويس [49].

ومن أهم الأسباب التي تمسكت بها مصر في رفض مشروع قناة البحرين أن شق القناة يسلب من مصر أحد مصادر قوتها الاقتصادية؛ نظراً لأنها أهم مصدر للعملة الأجنبية، حيث تحقق عائداً سنوياً يقدر بنحو 75 مليار دولار، حسب مل أوضحه الجهاز المركزي للتعبئة والإحصاء لعام 2018م، كما وفسر البعض أن مشروع القناة البحرين، في عرضها على شكل أنبوب، يعتبر جرس انذار حقيقي للتنافس الاقتصادي الضخم؛ ويرجع السبب في ذلك لقدرة المشروع عل جلب رؤوس الأموال الأجنبية، والاستثمار فيه، ومن هنا يتوجب على مصر العمل على تنفيذ مشروعات قومية، انطلاقاً من منطقة بور سعيد، وغرب خليج السويس، كما ويتوجب عليها الاسراع في تطوير واستثمار وتنمية سيناء بشكل شامل، للخروج من المشكلة القائمة والخطر المهدد لأمنها المتمثل بمشروع قناة البحرين [50].

ب. الموقف الفلسطيني:

عبر الفلسطينيون عن رفضهم لمشروع قناة البحرين، وذلك لكون المشروع سيمر بقطاع غزة، حيث يجدد خط المشروع من جنوبي دير البلح، ولا حق للحكومة الإسرائيلية فيها، كما لا يجوز لها القيام بأي عمل فيها كونها أراضي محتلة، ووصفت منظمة التحرير الفلسطينية المشروع بأنه عمل عدواني، وأن م. ت. ف، اتخذت قراراً بمواجهة العمل العدواني،

دون توضيح لطبيعة المواجهة[51] .

وجد الفلسطينيون أنفسهم بعد سنوات من الرفض، مضطرون للمشاركة في مشروع قناة البحرين؛ للمحافظة على حق فلسطين، وذلك باعتبارها دولة مشاطئة للبحر الميت، خاصة مع بتني الأردن لفكرة المشروع، والتلويح بالمضي قدماً لإقامته، وتنفيذه، حتى وإن لم توجد مشاركة فلسطينية فيه، حيث صرح شداد العتيلى رئيس سلطة المياه الفلسطينية بأن:" الاتفاق على المشروع يتعلق بإنشاء محطة تحلية للمياه في العقبة، وإن فلسطين قدمت بناءً على طلب الأردن دعمها لهذا المشروع، كما وأكد مازن غنيم، وأن الاستفادة الفلسطينية من المشروع تتمحور في الحصول على كميات مياه تقدر بحوالي 32 مليون م^3، و10 مليون م^3 لصالح غزة، وبذلك يكون خارج إطار أوسلو، حيث ينفي بأن يمثل المشروع تهديداً للحقوق المائية الفلسطينية [52].

رأت السلطة الفلسطينية أن الاتفاق لا يمثل موافقة نهائية لمشروع قناة البحرين؛ معللة ذلك وجود بند في نهاية الاتفاقية الموقعة عام 2013م، الذي يذكر أن التوقيع على هذه المذكرة لا يمثل الموافقة على قناة البحرين، وهو ما وصفه العتيلي بأن المشروع عبارة عن بروفة، موضحاَ بأن مشروع القناة سيمكن الأطراف المعنية من دراسة مسألة خلط المياه بشكل تجريبي، كما رأى البعض مشروع القناة يعتبر إرضاءً ضمنياً بعدم وجود حق في المياه الفلسطينية، التي تسرقها إسرائيل من الضفة الغربية منذ عام 1953م، التي قدر بنحو 600 مليون م3 سنوياً، وهو ما يحرم الفلسطينيون من حقوقهم التاريخية في نهر الأردن، بالإضافة لاستبدال مياه النهر الطبيعية إلى مياه محلاة من البحر الأحمر، ومن ثم بيعها للفلسطينيين بكميات زهيدة وتكلفة عالية، وهو ما يمثل عبئًا عل الميزانية الفلسطينية، وهو ما أعرب عنه مدير معهد المياه الفلسطيني صلاح الترابي من تخوفه حول سرقة الحقوق الفلسطينية المائية، بالإضافة إلى تضرر الفلسطينيين من عدم وجود ضمانات التزام إسرائيل بكميات المياه التي يحصل عليها منذ اتفاق أوسلو، حيث اعتبر مشروع قناة البحرين بمثابة إعلان حرب المياه رسمياً على الفلسطينيين، والدول العربية [53].

ت. الموقف الأردني:

تركز الموقف الأردني على الاحتجاج على المشرع انطلاقا من امرين : أولاً خرقه للقانون الدولي فيما يخص المناطق المحتلة وأن جر المياه من البحر المتوسط إلى البحر الميت سيزيد ارتفاع منسوب البحر الميت الى 17 متر خلال عشرين عام، وذلك يهدد مصانع البوتاس الأردنية المقامة على الضفة الشرقية منه [54]، وانه يمثل صياغة عدوانية اسرائيلية

جديـدة ويهـدد الأمـن والسـلام في المنطقـة حسـب ما صرح بـه الملك عبـد الله الثانـي: " أنا أستهجن ما يثار من لغط، في بعض وسائل الإعلام حول مشروع قناة البحرين(البحر الميت- البحر الأحمر) ، هادفاً من ورائه انقاذ البحر الميت من الجفاف، والانحسار المتواصل، حيث يعود نزول مستوى البحر الميت إلى عام 1964م، حيث قامت إسرائيل بتحويل 500 مليون م^3 من مياه نهر الأردن إلى النقب، وفي حال تنفيذ المشروع ستقوم إسرائيل ببيع المياه المحلاة إلى الأردن، كبديل عن ما تسرقه إسـرائيل من مياه نهر الأردن، وهو ما يعنى سـقوط حق الأردن في المطالبة بحقها في مياهها المسلوبة من قبل إسرائيل [55].

لقـد كان الموقـف الأردنـي في بداية الطرح لمشـروع قناة البحرين مغايراً تماماً، حتى توقيعها لاتفاقية وادي عربة، مع إسرائيلي، حيث كانت ترى المشروع سيضر بمعامل البوتاس في منطقـة غـور الأردن، ولكـن سـرعات مـا تبدل الموقـف الأردني، إلى حد تبني مشـروع قناة البحريـن، وهـو مـا أكده كل من وزير المياه والري الأردني، محمـد ظافر العالم بقوله: " يجب أن نواصـل بالمشـروع، حتـى لو اضطرنا للمضي بـه وحدنا، لأنه ليس لدينا خيـار باحتياجاتنا المائيـة، والمحافظـة علـى البحر الميت، لا تتم إلا عبر جلب ميـاه البحر الأحمر"، كما وأوضح الاردن بـأن مشـروع ناقـل البحريـن يعـد ثالث أكبر مشـروع في الأردن في عهـد الملك عبد الله الثانـي، الـذي سـيمكن الاردن من تحلية 100مليون م^3، من المياه، وذلـك بهدف تلبية الطلب المتزايد على المياه[56] .

رأت الأردن بـأن المشـروع يهـدف إلى حـل مشـكلة نقص المياه، الـتي تتفاقم، خاصة مـع زيـادة عـدد السـكان؛ ولكـي تعـوض الميـاه المتبخـرة مـن البحر الميـت، سـيتم اللجوء إلى تحلية كميات من المياه المسـتخرجة من مشـروع رئيسـي، يمد عمان والعديد من المحافظات الأردنية بمياه الشـرب، حيث سـيتمكن مشـروع قناة البحرين من مد الأردن في الحصول على 100 مليـون م^3 مـن الميـاه المحـلاة، غـير ان وجهة النظر الأردنية ترى بأن المشـروع سـيؤمن احتياجـات الأردن مـن الطاقـة، وأنه سـيحافظ على التوازنـات الهيدرولوجيـة المتعلقة بالمياه العذبة الجوفية، والمياه المالحة، والتي سـتختل جراء انخفاض مسـتوى منسـوب البحر الميت، ممـا سـيؤدي إلى إهدار ملايين الامتـار المكعبة من الخزانات الجوفية التي سـتهدر وتنضب، كما أكدت أن موقفها من مشـروع قناة البحرين ؛ سيسـهم في جعل خليج العقبة منطقة لجلب السفن، وهو ما يعنى إنعاش الاقتصاد الأردني والسياحة الأردنية، في تلك المنطقة، كما سيتيح المشروع إصلاح الحفر الانهدامية التي تقدر بـ80 حفرة في الأردن، و200 منهم في فلسطين، والأراضي المحتلة، كما ستتمكن الأردن من زيادة عدد السكان على المناطق الحدودية، وبذلك

تكون الدولة العربية الوحيدة التي تلفتت إلى الأهمية الاستراتيجية للمناطق الحدودية مع إسرائيل، إلا أن وجهة النظر هذه أغفلت حقيقة أن إسرائيل تهدف من وراء مشروع قناة البحرين إلى تكثيف الوجود الاستيطاني في مناطق حدودها، بدعوى حماية المستوطنين؛ لبسط سيطرتها على منطقة غور الأردن، لتصبح إسرائيل المتحكمة في مصادر المياه لكل من الأردن وفلسطين [57].

ث. الموقف الدولي:

أعرب الموقف الدولي عبر قراراته بأن القناة، سوف تبدأ من تل القطيف في غزة، في الوقت الذي كانت غزة محتلة بالقوة والأردن تشترك مع اسرائيل في الحد بينهما البحر الميت، ولا يحق لإسرائيل اقامة مثل هذه القناة دون أخذ موافقة مصر والأردن والفلسطينيين الذين ستمر القناة بأراضيهم؛ لأن الأرض التي ستمر بها القناة أرض محتلة بالقوة، كما أن المياه التي ستصب فيها القناة مياه دولية، لا يجوز التصرف فيها، إلا بموافقة الاطراف المجاورة [58].

يعتبر المشروع مخالف لقواعد القانون الدولي؛ كونه يعتبر محاولة من جانب دولة الاحتلال للتصرف مياه مشتركة حي أن الاردن دولة مجاورة للبحر الميت وتسيطر على أكثر من نصف شواطئه ومياهه، ولها حق السيادة عليها بموجب القانون الدولي، كما يعد شق القناة خرقاً للصلاحيات الممنوحة لقوة الاحتلال بموجب المادتين 52، 53 من لوائح لاهاي سنة 1907م [59]، واتفاقية جنيف الرابعة المتعلقة بحماية المدنيين وقت الحرب لعام 1949م، التي حددت الاتفاقية الرابعة منها المبادئ والقواعد الأساسية التي يخضع لها الاحتلال كونه وضع مؤقت، ولا يكتسب حق السيادة على الاقليم المحتل، وهو خرقاً لحقوق الشعب الفلسطيني غير قابلة للتصرف والتي اقرتها قرارات الأمم المتحدة ، ويلحق المشروع أضرار مباشرة لا يمكن تعويضها بالحقوق والمصالح الحيوية الأردنية، وذلك أمر مخالف لقواعد القانون الدولي، وقد نص القانون الدولي على انه لا يحق لسلطة الاحتلال أن تقدم على تدمير الأملاك الخاصة للدولة أو استعمالها إلا إذا اقتضت الضرورة ذلك، وهو ما اتخذت دولة الاحتلال كمدخل لشق القناة بموجب المادة 55 من الاتفاقية التي تخول العدو المحتل حق ادارة املاك دولة الخصم واستثمارها، بالمقابل فإنها تفرض المحافظة على جوهرها واصولها من التلف [60].

ويلحق اضرار باستثمارات وانتاج شركة البوتاس العربية، التي تساهم في رأسمالها عدة دول عربية ولها الحق في الاعتراض والتصدي للمروع الاسرائيلي، وكذلك عزم دولة

الاحتلال على اقامة عدد من المفاعلات النووية على امتداد القناة للاستفادة من مياه القناة في اعمـال التبريـد لأمـر خطيـر وخاصة وان اسـرائيل لم توقع على معاهدة الحد من انتشـار الاسلحة النووية وترفض السماح لخبراء الطاقة الذرية الدولية بتفتيش منشآتها النووية، ثم أن الأهداف الاستراتيجي والسياسي من المشروع اكبر من الجدوى الاقتصادية للمشروع [61].

اعتبرت الأمم المتحدة أن المّشروع ينتهك حرمة الأراضي الفلسطينية المحتلة، ونوهت إلى عدم تقديم المسـاعدات لهذا المشـروع من المؤسسـات الدولية؛ لآثاره السلبية على منطقة غـور الأردن وبيئـة البحـر الأحمر، إلا أنه سـرعان ما تبدل الموقـف في يونيو عام 2012م، ونوه البنـك الدولـي أنـه مشـروع لتدارك أضـرار بيئية، فعملـت الأردن على تخفيف حـدة الرفض العربي عبر إشـراك الفلسـطينيين في المشـروع، حين اتفق ممثلو الاحتلال والأردن والسـلطة الفلسطينية على تنفيذه وعدم تسييس الموضوع أو ربطه بالوضع المتأزم في الشرق الأوسط[62] .

وقّع اتفاق مشـروع القانون في البنك الدولي، ونّوه سـلفان شـلوم" Silvan Shalom" وزيـر الطاقـة "الإسـرائيلي" بتاريـخ 10/12/2013م [63] " أنا أقف هنا والكثير من المشـاعر تنتابـني مـع التوقيـع علـى الاتفـاق التاريخـي لإقامة قنـاة البحريـن. نحن نحقق اليـوم رؤية بنيامـين زئيـف هرتـزل الـذي تنبأ بقيام الدولة، في القرن التاسـع عشـر بالحاجـة إلى إحياء البحر الميت" [64]، واعتبره شلوم الاتفاق الأهم مع المملكة منذ توقيع اتفاقية التسوية، ثم وُقّعت اتفاقيـة ثنائيـة عـام 2015م بين دولـة الاحتلال والأردن، لإدارة المشـروع، وتعهـدت الولايات المتحدة بالمساهمة بمنحه 100 مليون دولار [65].

ج. جامعة الدول العربية:

حظى المشروع الإسرائيلي باهتمام بالغ من قبل جامعة الدول العربية، وأعدت الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (الإدارة العامة لشـؤون فلسـطين)، تقريراً شاملاً حول المشروع وعرضته على مؤتمر المشرفين على شؤون الفلسطينيين في دورته "26"، عام 1981م، فأوصى المؤتمر بعرض الموضوع كبند مستقل على جدول أعمال مجلس الجامعة [66].

وأصـدرت الجمعيـة العامـة عـدة قـرارات للتصـدي لمشـروع قناة البحريـن، وأهمها قـرار 36/150، الصـادر بتاريخ 16/12/1981م، وقـرر مجلس الجامعة العربية رقم 4014 الصادر بتاريخ 25/3/1981م، والمؤتمر الامم المتحدة للطاقة الجديدة والمتجددة الصادر في 22/8/1981م،وهو ما اكد عليه مؤتمر رؤساء دول عدم الانحياز بتاريخ 10/3/1983م [67].

كمـا رفضـت الوفـود العربيـة في قمـة الأرض، عـام 2002م، المشـروع، الـذي حـاول

الاحتلال تسويقه، وصبغه بالصبغة البيئية، وأنه لن يؤثر على الملاحة في قناة السويس، وقد جاء الرفض العربي مع تعليق أشكال التعاون كافة مع دولة الاحتلال، بفعل تماديها في ممارساتها العنصرية ضد الفلسطينيين، حيث شكل المشروع خرقاً لقرارات الجامعة العربية، التي حظرت هذا النوع من التعامل مع دولة الاحتلال، ودعت إلى مقاطعتها والعمل على عزلها، وأكدت مصر على رفضها للمشروع؛ كونه سياسياً أولا وأخيراً، خلافاً لما قدمه الأردن بأنه اقتصادي وحيوي، وعارضته السلطة الفلسطينية، وطالبت بوجوب ترسيم الحدود بين الأردن وفلسطين أولاً، وانهاء العدوان "الإسرائيلي" على الشعب الفلسطيني، كما رفض عدد من الأحزاب الأردنية المشروع، وطالبت بضرورة الالتزام بقرارات جامعة الدول العربية ومقاطعة دولة الاحتلال، بينما أصّرت الأردن أن هذا المشروع حل لمشكلة بيئية ليس إلا، وأن انتظار التوصل لحل سياسي لقضايا المنطقة يمثل كارثة بيئية تلحق بالجميع [68].

خلاصة

إن مشروع دولة الاحتلال والصهيونية العالمية بشق القناة يضع العرب امام تحد كبير لا يقل عن خطورة تحويل مجرى نهر الأردن وهو استمرار لسياسة اقامة المستوطنات العربية المحتلة وخلق حقائق الامر الواقع فيها ولا يقل هذا المشروع خطورة وتحديا عن سائر المشاريع تطرحها دولة الاحتلال لفرض وجودها على العالم العربي وترسيخ اقدامها في جميع الاراضي الفلسطينية والعربية.

أهم النتائج: نستخلص من خلال ما سبق جملة من النتائج التي جاءت كنتيجة طبيعية لمشروعاً احتلالياً استعمارياً مائياً، سياسياً، والتي تتمثل بما يلي:

- زيادة الوجود الأمني والعسكري الاسرائيلي بحجة القناة في البحر الأحمر وفي خليج العقبة وحول القناة وعلي الحدود سيكبر وذلك حتي مضيق تيران وهو أمر يهم المصريين والأردنيين والسعوديين علي حد سواء وهو بالطبع يعطي ميزة استراتيجية جديدة لإسرائيل.
- الدعاية السياسية الاسرائيلية المدروسة لتطبيع الدول العربية مع اسرائيل تحت مسميات مشاريع اقتصادية ومائية.
- إيجاد نوع من التسابق والتنافس التجاري الضخم بين مصر واسرائيل فمصر لديها قناة السويس واسرائيل لديها قناة البحرين.

- إيجاد قناة بديلة لقناة السويس العالمية، عن طريق ربط الأحمر والمتوسط بالبحر الميت.

أهم التوصيات: توصى الدراسة بما يلي:

1. تكاتف الجهود العربية في صد المخططات الصهيونية في البلدان العربية.
2. فضح الممارسات الإسرائيلية الرامية إلى التطبيع مع الدول العربية تحت شعارات اقتصادية واستثمارية.
3. العمل على تفعيل قرارات جامعة الدول العربية الناصة على رفض مشروع قناة البحرين.
4. التعاون العربي المشترك في ايجاد حلول فاعلة في تحقيق الاستدامة المائية بعيدة المدى.
5. الملاحقة القانونية من قبل الدول العربية لإسرائيل؛ لانتهاكها قرارات القانون الدولي المشروط بالتصرف والسيادة للبلدان.

الهوامش:-

1 محمد, صلاح: المشروع الإسرائيلي لقناة البحرين, مجلة الأزهر , مجمع البحوث الإسلامية, ج5, السنة 76, 2003م, ص936.

2 شاهين, أحمد: تقرير قناة البحرين المتوسط والميت من حلم لدى هرتسل إلى حقيقة واقعة لدى بيغن، شؤون فلسطينية، ع116 ، 1981م، ص139.؛ السعود, راتب: مشروع اسرائيلي؛ قناة البحرين المتوسط والميت، مجلة الوعي الإسلامي، ع 213م، 1982م، ص60.

3 العايدي, ياسمين: مشروع قناة البحرين الإسرائيلية وتداعياته على المنطقة, المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية, برلين, ألمانيا, ط1, 2019م, ص49.

4 الديب, محمود: قناة البحرين الإسرائيلية، مجلة شئون الشرق الأوسط، 2004م، ص71.

5 ملحم، ماجد: مشروع قناة البحرين بين الحلم والتنفيذ، صامد الاقتصادي، منظمة التحرير الفلسطينية, بيروت, لبنان, ع88, 1992م, ص130.

6 ملحم: ماجد: مرجع سابق, ص130.

7 المرجع السابق.

8 حبيب, إبراهيم؛ الكيلاني, رضوان: جفاف البحر الميت وقناة البحرين(الأحمر – الميت), مجلة الجامعة الإسلامية, (سلسلة الدراسات الطبيعية والهندسي), مج15, ع2, 2007م, ص305.

9 جبور , سمير وآخرون: مرجع سابق, صxvi, xvii؛ قناة البحرين البديلة لقناة السويس//:https www.islamweb.net/ramadan

10 ملحم: ماجد: مرجع سابق, ص134.

11 السعود, راتب: مرجع سابق, ص61.

12 منظمة التحرير الفلسطينية: تقارير قناة البحرين(المتوسط والميت) من حلم لدى هرتسل إلى حقيقة واقعة لدى بيغن, شؤون فلسطينية, مركز الأبحاث, منظمة التحرير الفلسطينية, بيروت, لبنان, ع116, 1981م, ص140.

13 السعود, راتب: مرجع سابق, ص61.

14 جبور , سمير وآخرون: مرجع سابق, ص17.

15 السعود, راتب: مرجع سابق, ص62-61.

16 ملحم: ماجد: مرجع سابق, ص132.

17 ملحم: ماجد: مرجع سابق, ص133.

18 منظمة التحرير الفلسطينية: مشروع قناة البحرين, صامد الاقتصادي, مؤسسة صامد, بيروت, لبنان, 1996م, ص88.

19 السعود, راتب: مرجع سابق, ص62-61.

20 كيرلس, جورج: مرجع سابق, ص94.

21 إسلام ويب: قناة البحرين البديلة لقناة السويس, تم زيارة الموقع بتاريخ 16/7/2019م.

22 العايدي, ياسمين: مرجع سابق, ص53.

23 العايدي, ياسمين: مرجع سابق, ص53.
24 السعود, راتب: مرجع سابق, ص62.
25 الديب, محمود: مرجع سابق, ص79
26 منظمة التحرير الفلسطينية: مرجع سابق, ص90.
27 كوين, أورا: هارتس مشروع قناة البحرين, الجدوى والصعوبات من المنظور الإسرائيلي, صوت فتح الاخباري, نشر بتاريخ 27/1/2019م. https://fateh-voice.net/post/108727
28 السعود, راتب: مرجع سابق, ص63 .
29 محسن عوض: مرجع سابق، ص108،107
30 يتعرض البحر الميت منذ عام 2010 لانحسار تدريجيٍ في مياهه بمعدل زادٍ عن 1000مليمتر سنويا، وانخفضت مساحة سطحه من 960 مترا الى 620 متراً خلال خمسين عاماً.
31 جلعاد شير ، مور بن خيبة: صدمات في اتفاقية السلام الإسرائيلية الأردنية" مقال باللغة العبرية". https://www.inss.org.il
32 توقيع اتفاق فلسطيني– أردني – إسرائيلي لإقامة قناة بين البحر الأحمر والبحر الميت http://www.al-ayyam.ps/ http://www.al-ayyam.ps /
33 ياسمين العايدي: مرجع سابق، ص54 .
34 http://assabeel.net/news/2015/03/02
35 مفاعل ديمونا: مفاعل نووي إسرائيلي، بدأ بالعمل ببنائه عام 1958 بمساعدة فرنسية، بدأ بالعمل بين 1962 و 1964، الهدف المعلن من إنشائه، توفير الطاقة لمنشئات تعمل على استصلاح منطقة النقب، إلى أن إعلانه 1986م، مردخاي فعنونو بعض من أسرار البرنامج النووي الاسرائيلي أعلن عن صنع رؤوس نووية، مفاعل ديمونا الإسرائيلي.
http://kenanaonline.com/users/shareat
36 ياسمين العايدي: مرجع سابق، ص55 .
37 علام, أشرف: مشروع قناة البحرين والأمن القومي العربي, مجموعة النيل العربية, القاهرة, مصر , ط1, 2008م, ص214-213 .
38 علام, أشرف: مرجع سابق, ص289 .
39 الديب, محمد: مرجع سابق, ص27 .
40 السعود, راتب: مرجع سابق, ص65؛ ملحم: ماجد: مرجع سابق, ص137 .
41 ملحم: ماجد: مرجع سابق, ص136 .
42 شاهين, أحمد: مرجع سابق, ص141 .
43 المرجع السابق, ص142 .
44 شاهين, أحمد: مرجع سابق, ص142 .
45 المرجع السابق.
46 العايدي, ياسمين: مرجع سابق, ص59 .
47 لماذا تتملص إسرائيل من مشروع "قناة البحرين" مع الأردن؟: .https://www.roayahnews.com/articles

48 العايدي, ياسمين: مرجع سابق, ص60 .
49 قناة البحرين البديلة لقناة السويسhttps://www.islamweb.net/ramadan
50 العايدي, ياسمين: مرجع سابق, ص60 .
51 شاهين, أحمد: مرجع سابق, ص142 .
52 العايدي, ياسمين: مرجع سابق, ص68 .
53 العايدي, ياسمين: مرجع سابق, ص69 .
54 ملحم، ماجد: مرجع سابق، ص64
55 شاهين, أحمد: مرجع سابق, ص142،راتب السعود: مشروع اسرائيلي؛ قناة البحرين المتوسط والميت، مجلة الوعي الإسلامي، ع 213م، 1982م، ص63
56 العايدي, ياسمين: مرجع سابق, ص56 .
57 المرجع السابق, ص58 .
58 السعود, راتب: مرجع سابق, ص65 .
59 منظمة التحرير الفلسطينية: مرجع سابق, ص94 .
60 ملحم: ماجد: مرجع سابق, ص134 .
61 المرجع السابق, 135-134 .
62 محسن عوض: مرجع سابق، ص111 .
63 التوقيع على اتفاقية للبدء بإنشاء قناة البحرين بين إسرائيل والأردن https://www.alha-dath.ps
64 قناة البحرين" مشروع وطني أم تحقيق لحلم إسرائيلي http://www.noonpost.com
65 العايدي, ياسمين: مرجع سابق، ص48 .
66 رشيد, هارون: مرجع سابق, ص130 .
67 منظمة التحرير الفلسطينية: مرجع سابق, ص55 .
68 عوض, محسن: مرجع سابق، ص112 .

قناة السويس الجديدة:
(محور القناة والمنطقة الاقتصادية)

نبيل بكر عمارة

في 5 أغسطس 2014 أعلن الرئيس عبد الفتاح السيسي عن البدء فعلياً في إنشاء مجرى ملاحـي جديـد لقناة السـويس وتعميق المجرى الملاحي القديم وتنمية منطقة قناة السـويس بالكامـل، بهـدف تعظيـم دور إقليـم قناة السـويس كمركز لوجسـتي وصناعي عالمـي متكامل اقتصاديـاً وعمرانيـاً ومتزن بيئياً، ويسـعى إلى جعل الإقليم محوراً مسـتداماً ينافس عالمياً في مجـال الخدمـات اللوجسـتية والصناعـات المتطـورة والتجارة والسـياحة. يضـم الإقليم ثلاث محافظات هي بورسعيد والسويس والإسماعيلية، ويتوافر به إمكانيات جذب في مجالات النقل واللوجستيات، والطاقة، والسياحة، والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والزراعة والعقارات.

وقناة السـويس الجديدة هي تفريعة جديدة لقناة السـويس من الكليو متر 60 إلى الكيلو مـتر 95 (ترقيـم القنـاة) بالإضافة إلى توسـيع وتعميق تفريعات البحـيرات الكبرى والبلاح بطول إجمالى 37 كم (إجمالى أطوال المشروع 72 كم)

فكرة مشروع قناة السويس الجديدة :

إنشـاء قنـاة جديـدة موازيـة و تعظيم الإسـتفادة من القنـاة وتفريعاتهـا القديمة بهدف تحقيق أكبر نسبه من الأزدواجيه لتسيير السفن فى الاتجاهين بدون توقف فى مناطق انتظار داخل القناة و يقلل من زمن عبور السفن الماره ، و يزيد من قدرتها الأستيعابيه لمرور السفن فى ظل النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية فى المسـتقبل و ارتباطا بمشـروع التنمية بمنطقة قناة السويس و يرفع درجة الثقة فى القناه كأفضل ممر ملاحى عالمى و يقلل من قيمة الفكر فـى قنـوات بديلة تنافسـية بالعـالم و المنطقة كما يرفـع أيضا درجة الثقة فى إسـتعداد مصر لإنجاح مشروع التنمية بمنطقة قناة السويس و ينعكس كل ما سبق على زيادة الدخل القومى المصـرى مـن العملـة الصعبة و يصب فى خزينة الدولة مباشـرة و إتاحة أكبر عدد من فرص العمل للشباب المصري و خلق مجتمعات عمرانية جديدة.

ويمكـن اعتبـار القنـاة الجديـدة جـزء من خطـط تطوير المجـري الملاحي والتي تسـير بخطى منتظمة وثابتة وهي عملية مسـتمرة ولا ترتبط بفترة زمنية محددة، حي كانت هناك مشروعات للتطوير منذ بدء افتتاح القناة وحتي الآن.

وقد بدأت أعمال التطوير عقب اعادة افتتاح القناة مباشرة عام 1975 بالمرحلة الاولى من مشروع التطوير ليتم افتتاحه في 16 ديسمبر 1980 لتبدأ الايرادات السنوية التي حققتها القناة في النمو بعد أن كانت 339.6 مليون دولار فقط في 1976 أضحت 940.2 مليون دولار في 1982 وأخذت في الزيادة التدرجيية الى ان بلغت 5.46 مليار دولار في 2014.

ونظرا للنمو المتوقع لحجم التجارة العالمية مستقبلاً وارتباط مشروع حفر القناة الجديدة بمشروع مصر القومي للتنمية بمنطقة قناة السويس قامت هيئة القناة بإعداد التصميمات الهندسية والخرائط والتقديرات والجداول الزمنية للمشروع. وتم عرض الفكرة على الرئيس عبد الفتاح السيسي رئيس الجمهورية والذي ابدى اعجابه وتحمسه الشديد لهذا المشروع القومي .

و تعود فكرة مشروع محور قناة السويس لنهاية السبعينيات حيث طرحها المهندس حسب الله الكفراوي وزير الإسكان حينها على الرئيس الراحل محمد انور السادات، ثم أُعيد طرحها فى بداية التسعينيات اثناء حكم الرئيس حسني مبارك، ثم فى حكم الإخوان، ولكنها لم تدخل حيز التنفيذ .. وتزامناً مع الذكري 145 للافتتاح الاول لقناة السويس والـ 58 لقرار تأميم القناة والـ 39 لاعادة افتتاحها بعد انتصارات اكتوبر 1973، اطلق الرئيس عبد الفتاح السيسي في الخامس من اغسطس 2014 اشارة البدء للمشروع القومي الكبير لتنمية منطقة قناة السويس والذي يهدف في جزءه الاول الي تطوير قناة السويس كممر ملاحي من خلال انشاء قناة جديدة موازية للقناة القديمة بطول 34كم وتعميق وتوسيع المجري القائم بطول 72كم وذلك بهدف تقليص الفترة الزمنية لعبور السفن وفترات الانتظار بين قوافل الشمال والجنوب العابرة للقناة واستيعاب الزيادة في حجم التجارة العالمية ، اما الجزء الثاني من المشروع فيهدف الي تطوير وتنمية المنطقة كلها تنمية شاملة وتحويل الممر الملاحي الي مركز اعمال عالمي متكامل يعتمد علي خدمات النقل البحري بما يساهم في وضع مصر علي خريطة مناطق الامداد العالمية وجزء من منظومة التجارة العالمية .

أهداف المشروع :

يهـدف مشـروع القنـاة الجديـدة الى زيادة الدخل القومـى المصرى من العملـة الصعبة، وتحقيق أكبر نسـبة من الإزدواجية فى قناة السـويس وزيادتها لنسـبة 50% من طول المجرى الملاحي، وتقليل زمن العبور ليكون 11 ساعة بدلا من 18 ساعة لقافلة الشمال، وكذلك تقليل زمن الإنتظار للسـفن ليكون 3 سـاعات في أسـوء الظروف بدلاً من (8 إلى 11 سـاعة) مما ينعكس على تقليل تكلفة الرحلة البحرية لملاك السفن و يرفع من درجة تثمين قناة السويس، وتوفير العبور المباشر دون توقف لعدد 45 سفينة فى كلا الأتجاهين مع إمكانية السماح لعبور السفن حتى غاطس 66 قدم في جميع أجزاء القناة ، كما يهدف الى الإسهام فى زيادة الطلب على اسـتخدام القناة كممر ملاحى رئيسـى عالمى ويرفع من درجة تصنيفها، وزيادة القدرة الأستيعابية لمرور السفن فى القناة لمجابهة النمو المتوقع لحجم التجارة العالمية فى المستقبل، كما انها خطوة هامة على الطريق لإنجاح مشـروع محور التنميه بمنطقة قناة السـويس ودفع عجلة الإقتصاد القومى المصرى لتحويل مصر إلى مركز تجارى ولوجيستى عالمى.

كمـا يخفض مشـروع القنـاة الجديدة التكلفة الاقتصادية للابحار بمـا يرفع اقتصاديات السفن العابرة ليسمح بجذب السفن العملاقة للمرور في المجري الملاحي للقناة كما سيسمح بعبور ناقلات البترول وهي بكامل حمولتها وايضا سفن الصب الجافة التي تحمل المواد الخام من الحديد والفحم والحبوب .

كمـا ان زيـادة عدد السـفن المارة بالقنـاة الجديدة تعني زيادة في حجـم التجارة الدولية المنقولة وهو ماسـيتطلب زيادة في حجم الخدمات اللوجيسـتية وهو الامر الذي يوفره مشـروع تنمية المنطقة ككل حيث سـيتم انشـاء محطات لخدمة السـفن ومصنع للحاويات وغيرها من مشـروعات الخدمات البحرية لتسـهيل حركة العبور ورفع كفاءتها وهـي المشـروعات التي تقام بالتوازي مع القناة الجديدة .

وتلـبي القناة الجديدة احتياجـات ومتطلبات الاتجاهات العالمية والجديدة في عالم النقل البحـري والخاصـة بزيادة حجم السـفن بما يسـاعد علـي نقل كميات اكبر مـن البضائع علي السـفينة الواحدة بما يعني ان تكلفة الطن المنقول علي السـفن سـتقل بالقياس بالسفن الاقل حجما وهو مايزيد من حجم التجارة الدولية

تمويل المشروع:

في 15 أغسطس 2014 أعلن رئيس الوزراء السابق المهندس إبراهيم محلب أنه تقرر طرح شهادات استثمار باسم شهادة استثمار قناة السويس بهدف جمع 60 مليار جنيه مصري لتمويل مشروع محور قناة السويس من خلال المصريين فقط. على أن تطرح الشهادات من البنوك القومية بفائدة سنوية 12% تصرف كل ثلاثة أشهر، على أن يسترد أصل المبلغ بعد خمس سنوات.

في 19 أغسطس 2014 أعلن الفريق مهاب مميش، رئيس هيئة قناة السويس الاسبق عن التحالف الفائز بتنفيذ مشروع تنمية قناة السويس، وهو تحالف دار الهندسة. وفي 15 سبتمبر 2014 أعلن محافظ البنك المركزي المصري، أن حصيلة بيع شهادات استثمار قناة السويس وصلت إلى نحو 61 مليار جنيه مصري، منذ بداية الطرح عن طريق البنوك يوم 04 سبتمبر 2014، وهو المبلغ المطلوب لحفر القناة الجديدة.

وقد اثار طرح شهادات استثمار قناة السويس ردود فعل ايجابية بين خبراء الاقتصاد لانها كانت اداة لجذب رؤوس الاموال والمدخرات المستثمرة خارج الجهاز المصرفي للدولة، ليس فقط من خلال العائد المقرر للشهادات وانما بفعل المكانة العالية والثقة المقدرة للمشروع وللمؤسسة التي تشرف عليه (القوات المسلحة)

وقد سارع الشعب المصري لشراء هذه الشهادات، وفاقت حصيلة البيع اكثر من المستهدف في ثمانية ايام فقط على بداية طرحها في البنوك، حيث بلغت الحصيلة 8.5 مليار دولار أمريكي..

الجوانب الفنية للمشروع :

كلف الرئيس السيسي الهيئة الهندسية للقوات المسلحة بتنفيذ مشروع القناة الجديدة بمشاركة عدد كبير من الشركات الوطنية وكلف بانهاء المشروع خلال عام واحد فقط ، و كذلك بانشاء 6 انفاق جديدة عند بورسعيد والاسماعيلية .

وقد وفر المشروع الالاف من فرص العمل حيث شارك فيه اكثر من 43 الف عامل و 80 شركة مقاولات ، إضافة إلى 6 شركات تكريك، و الجرافات التابعة لـ "هيئة قناة السويس"، وتوظيف طاقة إجمالية تبلغ 4300 معدة هندسية فضلا عن مساهمة المشروع في ازدهار

الاقتصـاد المصـري عبر مضاعفة حجم الدخل التجاري للدولة وهو ما ينعكس ايجابياً بصورة مباشرة على الدخل القومي المصري من العملة الصعبة

ومثلـت معـدلات أعمـال الحفر الجاف أرقاماً قياسـية وبإنجاز غير مسـبوق في التاريخ، خاصة وأن عدد المعدات التي عملت تحت إشـراف القوات المسـلحة بلغ 4300 معدة، وقامت بها 84 شركة مدنية و 3 كتائب طرق، 10 شركات طرق وبعدد كراكات وصل إلى 45 كراكة، حيث بلغ معدل الحفر اليومي حوالى 215 ألف متر مكعب وهو رقم يدخل موسـوعة جينيس للأرقام القياسية العالمية.

تمـت أعلـي نسـبة تكريك خلال شـهر أبريل 2015حيث تم رفـع اكثر من 45 مليون متر رمـال مشـبعة بالميـاه مـن المجـر الملاحي شـارك فيها 75 % من عـدد الكراكات علي مسـتوي العـالم و قامـت أكثـر من 113 شـركة خاصة بالمسـاهمة فى أعمال تشـطيب المجري الملاحي الجديد لقناة السويس .

جودة التنفيذ في الوقت المحدد

بدأت مرحلة الحفر الجاف بالمشروع في 7 أغسطس 2014، وشارك فيها 44 ألف مواطن مصـري، بمصاحبـة 4500 معـدة، وإجمالـي 84 شـركة، وتمـت إضافـة كتيبتـين مـن القوات المسـلحة لإزالـة الألغـام ومخلفات الحـرب، بالإضافة إلى كتيبتي طرق للمسـاعدة في عمليات الحفر. واسـتطاعوا إنهاء الحفر الجاف بنسـبة %100 خلال 9 شـهور، عن طريق اسـتخراج حوالي 250 مليون متر مكعب من الرمال، وتلاها بدأ أعمال تكسيات وتدبيش الأجناب بطول 100 كيلـو مـتر لضبـط أجناب القناة الجديدة بهدف منع ترسـب الرمال مرة أخرى للمجرى المائي.

ثم بدأت مرحلة الحفر المائي (التكريك) بعد انتهاء الحفر الجاف مباشرة، للوصول إلى العمق المطلوب، وشارك في هذه المرحلة 2000 عامل من هيئة قناة السويس، 3000 عامل من تحالـف التحـدي، 750 عامل من تحالف الأمل، وذلك باسـتخدام إجمالي 45 كراكة، إضافة إلى 4 فنادق عائمة منذ بداية المشـروع لاسـتراحة العاملين وتناوب الورديات. وانتهت أعمال التكريك المائي برفع 258.8 مليون متر مكعب من الرمال المشبعة بالمياه.

كمـا تم تركيـب عـدد 120 شمنـدورة على طول المجـرى الملاحي للقنـاة الجديدة مزودة

بإضاءة من الطاقة الشمسية ومرتبطة بنظام إلكتروني عبر الحاسب الآلي يحقق الربط والاتصال بين السفن العابرة ومراكز الإرشاد بهيئة قناة السويس، ومجهزة بمساعدات ملاحية لتساعد المرشد بإرشاد السفن في أمان وخاصة أثناء العبور وسط أجواء مناخية سيئة قد تحجب الرؤية. وذلك بالإضافة إلى إنشاء عدد 10 مراكز إرشاد.

ارقام وحقائق:

الكميات الفعلية طبقا لسير العمل بالمشروع	258.8 مليون متر مكعب
مدة التنفيذ	12 شهر شاملة تجهيز الكراكات
أولى كراكات التحالفات العاملة بالمشروع	الكراكة المرفأ في 5/11/2014
كميات الحفر الجاف	250 مليون متر مكعب
أكبر معدل تكريك لكراكة في اليوم	بواسطة الكراكة ابن بطوطة يوم 6/4/2015 230 الف متر مكعب
أكبر معدل إنتاج يومي لأعمال التكريك	يوم 31/5/201 1.73 مليون متر مكعب
عدد الكراكات التي شاركت في المشروع 45 كراكة	عدد أحواض الترسيب 20 حوض
أعمال التكسيات	تبلغ أطوال التكسيات 100 كيلومتر طولي بتكلفه 500 مليون جنيه
أعمال التكريك	إجمالي كميات أعمال التكريك 242 مليون متر مكعب بتكلفه تقديرية 15 مليار جنيه.
بيانات الأعمال التي تم تنفيذها	1- توسيع وتعميق التفريعات الغربية لعمق 24 متر ليسمح لعبور سفن حتى غاطس 66 قدم وتشمل: التفريعات الغربية للبحيرات الكبرى حوالي 27 كيلو متر التفريعة الغربية للبلاح حوالي 10 كيلو متر 2- حفر المجرى الملاحي الموازي بطول حوالي 35 كيلومتر بالمواصفات التالية : عرض صفحة الماء 317 متر عمق التكريك 24 متر (ليسمح بعبور سفن حتى غاطس 66 قدم) .

العائد و النتائج من المشروع :

- زيـادة القـدرة الإسـتيعابية للقنـاة لتكـون 97 سـفينة قياسـية عـام 2023 بـدلا من 49 سـفينة عـام 2014.تحقيـق العبـور المباشـر دون توقف لعدد 45 سـفينة فى كلا الأتجاهين مع إمكانية السـماح لعبور السـفن حتى غاطس 66 قدم في جميع أجزاء القناة.

- زيـادة عائـد قنـاة السـويس بنسـبة 259% عـام 2023 ليكـون 13.226 مليـار دولار مقارنـة بالعائـد الحـالى 5.3 مليار دولار مما يؤدي إلى الإنعكاس الإيجابي المباشـر على الدخل القومي المصري من العملة الصعبة.

- زيـادة فـرص العمـل لأبنـاء مـدن القنـاة و سـيناء والمحافظـات المجـاورة مـع خلـق مجتمعات عمرانية جديدة.تعظيم القدرات التنافسية للقناة و تميزها على القنوات المماثلـة رفـع درجة التصنيـف العالمي للمجرى الملاحي نتيجة زيـادة معدلات الأمان الملاحي أثناء مرور السفن.

- يعـد قرار تنفيذ هذا المشـروع دليلا على اسـتقلالية القـرار الوطني المصري وحرية الحركة في المجال الدولي من منطلق الاعتماد على الذات، مما يقود إلى بروز مصر كفاعـل إقليمـي مؤثر في منطقة الشـرق الأوسـط حيث تبرز مصر كمرتكز أساسـي لحفظ الاستقرار والأمن الإقليمي، وكدولة حريصة على إقامة علاقاتها الدولية على قاعدة تبادل المصالح.

- سوف تعزز قناة السويس الجديدة من تنافسية القناة التي يمر بها الآن متوسط 10% من حجم التجارة الدولية مقارنة بقناة بنما التي تحظي بنصف هذه النسبة،وذلك بحكم الموقع الفريد لمصر وللقناة، وبحكم أنها الطريق الأسرع والأرخص لنقل نفط الخليج إلي أوروبا، وبحكم الدور المتزايد لآسيا في حركة التجارة الدولية.

- تفـوق قنـاة السـويس علي قناة بنما من حيث العـرض والعمق وطول الغاطس وعدد ساعات العبور، كما تتفوق علي طريق بحر الشمال، والذي يمتد على سواحل سيبيريا مـن المحيـط الأطلنطـي إلى الهـادي ، كما تتفوق علـى طريق رأس الرجـاء الصالح باختصـار المسـافة والوقـت ، كمـا تتفـوق علـي عـدة طرق بريـة مثل مشـروع طريق إيلات – أشدود الإسرائيلي الذي يربط ميناء إيلات على خليج العقبة بأشدود على البحر المتوسط، او طريق الحرير الجديد.

- كما يزيد من تنافسية القناة وجود عدد من الموانئ المحورية على طريقها عبر السواحل الآسيوية والبحرين الأحمر والمتوسط. ومع استكمال تنمية محور قناة السويس فسوف تتحول القناة من مجرد ممر ملاحي إلى منطقة جذب استثمارية
- قناة السويس الجديدة ومشروع تنمية منطقة قناة السويس وربط سيناء برياً من خلال الأنفاق يتيح الفرصة لعمل جاد في سيناء وإقامة مشروعات لاستصلاح الأراضي والعمران البشرى وتوفير فرص العمل لابنائها بعد ان ظلت سيناء لمدة طويلة "منطقة حرب" تتسم بقلة عدد سكانها وتواضع الأنشطة الاقتصادية بها .

الاحتفال العالمى باقتتاح القناة الجديدة

في احتفال عالمي مهيب وبمشاركة دولية عالية المستوى جاء حفل افتتاح قناة السويس الجديدة يوم 6 أغسطس 2015، بحضور زعماء وملوك العالم والوفود العربية والأوروبية والأفريقية والأسيوية، والذين حضروا لحفل الافتتاح بدعوة من الرئيس عبد الفتاح السيسي، لمشاهدة الإنجاز المصري بافتتاح القناة الجديدة في وقت قياسي. بالإضافة إلى حضور لفيف من وزراء الحكومة المصرية والشخصيات العامة والعلماء والإعلاميين، وقد شارك في الحفل (17 رئيس دولة، و8 نواب لرؤساء دول، و6 رؤساء حكومات، و65 وزيرا، و145 وفدا من جنسيات مختلفة، حيث يضم الوفد فى المتوسط ما يقرب من 7 مسؤولين) وبمشاركة مايزيد عن 7000 فرد من ممثلي الشعب المصري من جبميع فئاته ومتابعة الملايين عبر شاشات التليفزيون.

بدأت فعاليات الحفلً صباحا على الضفة الشرقية للقناة بعرض بحري شارك فيه 12 قطعة حربية من القوات البحرية المصرية، و 15 وحدة حربية من هيئة قناة السويس، بالاضافة الى يخت المحروسة وعلى متنه الرئيس عبد الفتاح السيسي .

وقد دشن الرئيس عبد الفتاح السيسي قناة السويس الجديدة من على متن يخت "المحروسة"؛ أفخم وأقدم يخوت العالم، مستعيدا مجده قبل 146 عاما بصفته أول عائمة بحرية في العالم تعبر قناة السويس عام 1869 ، أبحر "المحروسة" من مرساه أمام قصر رأس التين بالإسكندرية، إلى بورسعيد، ليصل إلى البحيرات المرة، ثم إلى القناة الجديدة، حاملا تاريخا بحريا فريدا عمره نحو 150 عاما، جاب خلالها بحار ومحيطات وأنهار العالم.

واعلن الرئيس افتتاح القناة قائلا بسم الله الرحمن الرحيم نحن عبد الفتاح السيسي رئيس جمهورية مصر العربية، نـأذن بفتح قناة السويس الجديدة ." لتبدأ سفن القافلة الجنوبية المتجهة شمالاً للبحر المتوسط في الابحار في القناة الجديدة في نفس الوقت التي تعبر فيها سفن قافلة الشمال متجهة الى البحر الاحمر ليتابع جميع الحضور عملية العبور المزدوج في المنطقة .

كما شارك الحضور في حفل فني في المساء والذي تضمن عزف مقطوعات موسيقية للموسيقار عمر خيرت وتقديم عرض مسرحي لاوبرا عايدة .

وخلال كلمته في الافتتاح أكد الرئيس عبد الفتاح السيسى أن : "الشعب المصرى العظيم يعلن للعالم اليوم رسالة قناة السويس الجديدة أننا ننتصر على الإرهاب بالحياة وعلى الكراهية بالحب لتكن القناة منطقة رخاء" وأضاف: ان الشعب المصري وهو يحفر قناة السويس الجديدة لم يكن يحفرها في ظروف طبيعية بل كان يحفرها في ظروف اقتصادية وأمنية شديدة الصعوبة.". كما أكد الرئيس على أن قناة السويس الجديدة ليست المشروع الأخير وإنما بادئة لمشروعات اخرى، وإن قناة السويس الجديدة هى خطوة واحدة من ألف خطوة" ومنوهاً بأن المصريين قدموا فى سنة واحدة من خلال بذل الجهد هدية من أجل التنمية والبناء والتعمير".

مشروع الاستزراع السمكي في منطقة قناة السويس

تمثل الثروة السمكية فى مصر قطاعًا مهمًا في الاقتصاد القومي، وقد شهدت مصر خلال العقدين الماضيين طفرة كبيرة في استزراع أسماك المياه العذبة مثل أسماك البلطي، إلا أن الحاجة إلى الاستزراع البحرى تبدو شديدة ومطلوبة بدرجة كبيرة لأسباب عدة منها ثبات حصة مصر من مياه النيل.

وتمثل منطقة شرق قناة السويس موقعًا مناسبًا للاستزراع البحري لما تملكه من مقومات عديدة منها توافر الموارد الأرضية المناسبة للاستزراع البحري، حيث يوجد العديد من أحواض الترسيب على الضفة الشرقية لقناة السويس، توافر المياه المالحة ذات الجودة العالية وذلك لتواجد المشروع في مكان عبقري من حيث البحر المتوسط والبحر الأحمر وقناة السويس، توافر مصادر الزريعة للأسماك البحرية خاصة أسماك الدنيس والقاروص والجمبري وتوافر الكوادر الفنية المؤهلة للاستزراع البحري.

وقد بدأت هيئة قناة السويس المشروع في نفس الوقت مع تدشين مشروع قناة السويس الجديدة، وافتتح المرحلة الأولى منه الرئيس عبد الفتاح السيسي، بطاقة 1034 حوضًا كخطوة استرشادية نحو استكمال المشروع الكبير بطاقة 4440 حوضًا.

ويشمل المشروع أنواعًا متعددة من الأسماك المختلفة، كما يهدف للمساهمة في تحقيق الأهداف العامة للدولة لسد الفجوة الغذائية، وتنمية منطقة قناة السويس وسيناء، وخلق مجتمعات عمرانية جديدة.

أهداف المشروع:

يساهم المشروع في تنفيذ أهداف السياسة العامة للدولة في تحقيق الاكتفاء الذاتي من الأسماك عالية الجودة ذات المواصفات العالمية لتغطية العجز في البروتين الحيواني للمواطن المصري وتقليل الفجوة بين الإنتاج والاستهلاك.

كما يساهم في تنمية منطقة قناة السويس وسيناء وخلق مجتمعات عمرانية جديدة بها، ويوفر المشروع 10 آلاف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة في كافة المهن والتخصصات في هذا المجال.

كما يهدف إلى تقليل الاستيراد وتصدير فائض الإنتاج من السوق المحلي إلى الأسواق العالمية (خاصة السوق العربية والأوروبية) لتوفير العملة الصعبة ودعم الاقتصاد المصري.

ونجح مشروع الاستزراع السمكي حتى الآن في توفير 3 آلاف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة، في حين تشير دراسات الجدوى لوصول عدد الفرص التي يخلقها المشروع بعد اكتمال تنفيذه إلى 10 آلاف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة في كافة المهن والتخصصات، كما يعمل المشروع على تقليل الاستيراد من الأسماك، وتصدير فائض الإنتاج عن استهلاك السوق المحلي إلى الأسواق العالمية بما يوفر العملة الصعبة ويدعم الاقتصاد المصري.

مكونات ومراحل المشروع :

المرحلة الأولى: ويتم تنفيذها فى أحواض ترسيب رقم 21 بإجمالي 1900 فدان تقريبًا، واستغرقت عشرين شهرًا انتهت في 23 ديسمبر 2016واستهدفت المرحلة (إنشاء بنية أساسية، وتشمل البنية الأساسية:أعمال حفر أحواض وترع - إنشاء الجسور - مصارف

رئيسية وفرعية – بوابات الري والصرف – مدخل ومخرج للمياه على قناة السويس – محطات رفع مياه – مولدات القوى – مد الكابلات لانارة الموقع – إنشاء مباني إعاشة للأفراد– تدبير معدات ومستلزمات تشغيل أحواض الاستزراع السمكي)، بطاقة إنتاج من 8 : 10 ألف طن أسماك لهذة المرحلة.

المرحلة الثانية: ويتم تنفيذها فى أحواض ترسيب (23-22 وجزء من 18)شرق القناة، بمساحة إجمالية 2900 فدان فى مدة تصل إلى إثني عشر شهرًا وتستهدف المرحلة إنشاء 1600 حوض استزراع سمكي وخدماتها من ترع ومصارف – مصنع أعلاف لإنتاج 150 ألف طن سنويًا على مرحلتين – مفرخ لإنتاج 160 مليون زريعة دنيس/ قاروص/ لوت و500 مليون يرقة جمبري سنويًا– حضّان لتحضين 160 مليون إصبعية سمك دنيس/ قاروص/ لوت و300 مليون يرقة جمبري سنويًا– مركز تدريب العاملين بالمشروع – مخازن أعلاف – مصنع فرز وتصنيع وتعبئة وتغليف الأسماك – مخازن للمعدات والمهمات وقطع الغيار.

المرحلة الثالثة: وتتم فى أحواض ترسيب (شرق البحيرات – 17 – جزء من 18) بمساحة 2700 فدان، ويتم تنفيذها فى عشرة أشهر ، وتستهدف المرحلة إنشاء 1400 حوض استزراع سمكي بخدماتها– استكمال الوحدات السكنية للعمال بالمشروع واستكمال توفير جميع المعدات والأدوات اللازمة للمشروع من طلمبات مياه ومولدات كهربائية ومعدات تغذية آلية ومنظومة مراقبة.

وتم افتتاح المرحلة الثالثة من المشروع في نوفمبر 2018 بمساحة 2700 فدان، وتتم في أحواض ترسيب شرق البحيرات حوض 17، وجزء من حوض 18، وتم إنشاء 1400 حوض استزراع سمكي بخدماتها، واستكمال الوحدات السكنية للعمال بالمشروع، وتوفير جميع المعدات والأدوات اللازمة من طلمبات مياه ومولدات كهربائية ومعدات تغذية آلية ومنظومة مراقبة، وتتضمن أحواض المشروع أحواض تحضين، وأحواض تربية.

وأحرزت شركة قناة السويس للاستزراع السمكي تقدمًا ملحوظًا في تنفيذ المشروع فاق البرامج الزمنية الموضوعة في دراسات الجدوى.

الاستزراع السمكي في بورسعيد:

تشمل مشروعات الاستزراع السمكي بمنطقة شرق بورسعيد 5906 أحواض موزعة

كالآتي المزرعة " 3521 حوض استزراع سمكي على مساحة 9500 فدان، والمزرعة "ب" 1810 أحواض على مساحة 4898 فدان، والمزرعة "ج" 575 حوض على مساحة 1592 فدان.

أما المكون الثاني في المشروع يشمل "الترعة الرئيسية والفرعية"، وتستخدم الترعة الرئيسية لتغذية 331 حوض استزراع سمكي بالمياه العذبة، كما يبلغ إجمالي الأطوال للترعة الرئيسية 39.7 كيلومتر ، وإجمالي أطوال الترعة الفرعية 200 كيلومتر.

وتستخدم المصارف الرئيسية والفرعية في تصريف المياه التي يتم تجديدها يوميا لأحواض الاستزراع السمكي، ويتم الصرف من حوض الاستزراع السمكي من خلال غرف صرف للمصارف الفرعية إلى المصارف الرئيسية ثم إلى بحيرة صرف للتخلص من الأمونيا الموجودة في مياه الصرف قبل نقلها للبحر، ويوجد 3 محطات صرف بإجمالي 48 طلمبة لتصريف 4 ملايين متر مكعب يوميا، بالإضافة إلى الأعمال البحرية في المشروع، حيث تم تنفيذ حاجز أمواج بطول 500 متر وحاجز أمواج بطول 300 متر، لصالح تأمين وخدمة السفن.

ويشمل الموقف التنفيذي للمرحلة الأولى على مساحة 14 ألفا 398 مترا مربعا، بإجمالي 5331 حوضا، ، كما تم البدء في تنفيذ مشروع المزارع السمكية في منطقة الديبة غرب بورسعيد على مساحة 203 أفدنة من خلال مرحلتين المرحلة الأولي 107 فدان بإجمالي 60 حوضا وتم تنفيذها بنسبة 100%، ويتم حاليا تنفيذ المرحلة الثانية على مساحة 96 فدانا بإجمالي 12 حوضا.

المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

اهداف المشروع :

بالتزامـن مع حفر قناة السـويس الجديدة، ولتعزيز ثقافـة القيمة المضافة، جاء التفكير فـى تنفيـذ منطقة اقتصادية يُستغل من خلالهـا الإمكانات الحالية المتوفـرة حول محور قناة السـويس، كالموانـئ البحريـة المتواجـدة والظهـير الجغـرافي لها، فى إنشـاء مناطـق صناعية ولوجيستية تعتمد على استغلال البضائع المارة فى قناة السويس.

وهو مشـروع قومي ملكيته الكاملة للمصريين المدعون للاسـتفادة منه بإقامة مشـروعات اسـتثمارية وطنية فيه أو من خلال شـراء أسـهم في بعض المشـروعات التي سـتقام بالمنطقة وستطرح أجزاء منها للإكتتاب، مع فتح المجال أمام الأجانب والعرب للاستثمار فيه.

ويهـدف مشروع تنمية منطقة قناة السويس إلى تعظيـم الاستفادة من الإمكانيات الهائلة لقنـاة السـويس مـن خلال إنشـاء مركـز لوجيسـتى عالمى، وتدعيـم وتقوية شـبكة الطرق الرابطـة لمنطقة قنـاة السـويس وباقـى أقاليـم الجمهوريـة خاصـة العابرة لهـذا المنطقة، وتتمثـل رؤيـة المشروع فى أن تكون هذه المنطقة إقليماً متكاملاً اقتصاديـاً وعمرانيـاً ومتزنـاً بيئيـاً ومركـزاً عالمياً، متميـزاً فى الخدمات البحرية واللوجسـتية والصناعيـة والسياحية و مشـاركاً فى تشكيل معالم التجارة العالمية.

ومن اهداف المشروع ايضاً زيادة التصدير وتنمية التجارة الدولية وتوسيع نطاق الانشطة القائمة في المنطقة ، بما يساهم في خلق فرص العمل للشباب وتنشيط الحركة الاقتصادية

وهنـاك دوافع أخرى شـجعت علـى تنفيذ المنطقة الاقتصادية لقناة السـويس، منها خلق كيانـات ومجتمعـات عمرانيـة جديـدة فـى المنطقـة لجـذب الكثافة السـكانية بمنطقـة القناة وسـيناء، فكمـا سـاهمت قنـاة السـويس مـن مئـات السـنوات فـى ظهور مـدن جديـدة حولها كبورسـعيد والإسـماعيليـة واللتـان كانتـا غير موجودتـان وقت حفر القناة منـذ أكثر من 150 عاما، استُهدف من خلال حفر قناة السـويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية للقناة خلق مدن ومجتمعات عمرانية جديدة أيضاً، هذا بجانب، الاستفادة من النمو فى حجم التجارة العالمية خاصـة فـى وجـود كيانـات اقتصاديـة عملاقـة كالصين والهند وجنوب شـرق آسيا والتى من المتوقع أن تغزو السوق الأوروبية وأمريكا فى الفترة القادمة والتى ستمر حتماً من خلال قناة السويس.

قانون المنطقة الاقتصادية لقناة السويس

أصدر الرئيس عبد الفتاح السيسي في عام 2015 قراراً بتأسيس المنطقة الاقتصادية لقناة السويس على مساحة 460.6 كيلومتراً مربعاً كهيئة عامة تخضع لقانون المناطق الاقتصادية الخاصة رقم (83) لسنة 2002 وتعديلاته الصادرة بقانون رقم (27) لسنة 2015 ، وذلك بهدف خلق آلية مستقلة وسريعة لاتخاذ القرار ولها سلطة مختصة واضحة ، وذلك من خلال المادة (13) من القانون والتي تنص على تولي مجلس ادارة الهيئة وضع السياسة العامة للمنطقة وادارتها على نحو يكفل تحقيق اهداف انشائها وتكون له الصلاحيات والاختصاصات المقررة في القوانين واللوائح للوزراء والمحافظين ورؤساء الهيئات وغيرهم من المختصين في الجهات والمصالح الحكومية ذات الصلة اللازمة لمباشرة الهيئة لاختصاصها، وعُين أول مجلس إدارة لها في نوفمبر 2015 لتتولى إدارة وتنفيذ مشروع محور قناة السويس بصفة منفصلة عن هيئة قناة السويس.

كما تم إنشاء الهيئة بهدف إقامة وتنمية المنطقة بأكملها لتعزيز الفرص الاستثمارية في جميع القطاعات الاقتصادية بما في ذلك الخدمات اللوجستية والصناعية وفقاً لأعلي المعايير العالمية إلي جانب خلق بيئة أعمال مواتية تشجع المستثمرين، سواء الأجانب والمحليين، لإنشاء شركات في المنطقة الاستفادة من جميع المزايا والحوافز المنصوص عليها في القانون.

و تمتلك الهيئة صلاحيات وسلطات كاملة على محور قناة السويس في كل ما يتعلق بكافة الأنشطة والمشروعات المقامة داخل الإطار الجغرافي للمشروع دون تدخل من المحافظات التي تقع في نطاقها تلك المشروعات، ولها سلطة الولاية وصلاحية كافة الوزارات والمحافظات والهيئات داخل الحدود الجغرافية للمنطقة الاقتصادية دون المساس باختصاصات الوزارات السيادية والتي تشمل الدفاع والداخلية والعدل والخارجية، والتي تعمل كجهات استشارية بمجلس إدارة الهيئة.

مكونات المشروع

يقام المشروع علي مساحة نحو "460.1" كيلو متراً مربعاً وتعتبر منطقة اقتصادية ذات طبيعـة خاصـة وتتضمن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس منطقتين متكاملتين هما السخنة وشـرق بورسـعيد، حيـث تضـم كل منهما ميناء يتصل بالعالم الخارجي، وتلحـق بهما مناطق لوجستية وصناعية وتجارية وسكنية.

كما يشـمل المخطـط إقامـة منطقتين تمويتـين في شـرق الإسماعيلية والقنطـرة غرب، إضافة إلى تطوير 4 موانئ هي غرب بورسعيد والأدبية والطور والعريش.

وتساهم المنطقة في التجارة العالمية عن طريق 6 موانئ بحرية و 4 مناطق صناعية، إذ تشمل المنطقة مينائى شرق وغرب بورسعيد، وميناء العريش، وميناء العين السخنة، بالإضافة إلى ميناء الطـور، وميناء الأدبية، أما عن المناطق الصناعية، فهناك منطقة صناعية بشـرق بورسـعيد، ومنطقـة وادى التكنولوجيـا بشـرق الإسماعيليـة، وأخرى بالقنطـرة، علاوة على، منطقة صناعية بالعين السخنة.

وتشـمل الصناعـات المسـتهدفة بالمنطقـة إنشـاء أرصفـة لتـداول الحاويـات ومشـروعات لبنـاء وصيانـة السـفن والحاويات وصناعـة البتروكيماويـات والزجاج والإلكترونيـات والأثاث والصناعات الثقيلة.

وشـهدت المنطقة توقيع عقود إنشـاء وتطوير مناطق صناعية وعمرانية متكاملة، أبرزها الاتفاق مع موانئ دبي العالمية على تطوير ميناء العين السـخنة، والذي يشـمل إنشـاء منطقة صناعية على مسـاحة 75 كيلومتراً مربعاً لخلق 500 ألف فرصة عمل مباشـرة ومدينة سكنية بمساحة 20 كيلومتراً مربعاً تستوعب 650 ألف نسمة، بالإضافة إلى توقيع اتفاق مع مستثمرين روسيين لإنشاء منطقة صناعة روسية على مساحة 5 ملايين متر مربع.

المزايا الاستثمارية للمنطقة الاقتصادية:

إذا كانت الأسس والدوافع التى بُنيت عليها المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، تستهدف خلق فرص عمل للشـباب وإقامة مجتمعات عمرانية متكاملة، فالمزايا التي تتمتع بها المنطقة تجعلهـا مـن أهـم وأفضل المناطق الاسـتثمارية أيضاً، حيـث تتمتع المنطقـة الاقتصادية بموقع جغرافى عبقرى، فمن خلالها يسـهل الوصول لـ 2 مليار مسـتهلك بمختلف الأسـواق الإقليمية والدولية.

كما تتميز المنطقة بـ"صفر%" جمارك لـ 22 دولة عربية، و 24 دولة أفريقية، وأيضاً تتمتع المنطقة بسياسة الشباك الواحد فى إنهاء كل ما يتعلق بالاستثمار بها، حيث يمكن للمستثمر بها تأسيس الشركة وإنهاء كافة الإجراءات خلال 48 ساعة فقط، علاوة على، إمكانية الدخول فى شراكات متنوعة ومختلفة.

هذا بالإضافة إلى، البنية التحتية المتكاملة من شبكات طرق وسكك حديدية وأنفاق عملاقة وكبارى عائمة ومحطة كهرباء وأخرى لتحلية المياه، كما تتمتع المنطقة أيضاً ببنية تشريعية جاذبة للاستثمار، من خلال قانون الاستثمار الجديد رقم 72 لسنة 2017، علاوة على، لوائح المنطقة الاقتصادية، والتى تتمثل فى الحوافز الضريبية، بجانب صفر% جمارك، تتمتع أيضاً بـ"صفر" قيمة مضافة، و 50% إعفاء من ضريبة أرباح الشركات.

لا تقتصر حوافز المنطقة الاقتصادية على الحوافز الضريبية فقط، فهناك حوافز أخرى غير ضريبية تتميز بها المنطقة أيضاً، فهى تساهم مع المستثمر فى تكلفة المرافق وتدريب العمالة وتوفير آليات ميسرة لسداد رسوم حق الانتفاع، كما تتميز بوجود مراكز تدريب عالمية لتدريب العمالة الفنية.

هذا بجانب، ما توفره المنطقة من ضمانات قانونية، حيث تتمتع جميع الشركات بالحماية القانونية من كافة أشكال التمييز أو المصادرة أو التأميم أو الاستيلاء أو إنهاء الترخيص أو وقف النشاط، كما أن للشركات كامل الحق فى تحويل رؤوس أموالها وأرباحها من خلال الجهاز المصرفى بكامل الحرية، فضلا عن آليات تسوية المنازعات.

استثمارات قائمة بالمنطقة الاقتصادية:

رغم أن تدشين وإنشاء المنطقة الاقتصادية لم يمر عليه سوى 5 أعوام فقط، إلا أن حجم الاستثمارات القائمة بها تجاوز 25 مليار دولار، من خلال 192 مشروعاً، هذا بالإضافة إلى، نحو 20 مليار دولار أخرى لاستثمارات وصناعات قيد التنفيذ تم توقيع اتفاقات وعقود لها، أبرزها صناعة البتروكيماويات، والتى سينشأ لها مجمع "التحرير" بمنطقة العين السخنة فى الجزء الجنوبى للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، ليكن أكبر مجمع للبتروكيماويات فى الشرق الأوسط باستثمارات تبلغ 200 مليار جنيه، وفرص عمل يصل عددها إلى 48 ألف فرصة مباشرة وغير مباشرة.

تدشين مشروع التنمية بمنطقة شرق التفريعة ببورسعيد

في 28 نوفمبر 2015، دشـن الرئيس عبد الفتاح السيسـي، مشـروع التنمية بمنطقة قناة السويس من منطقة شرق التفريعة ببورسعيد التي تمثل تنميتها المرحلة الأولى للمشروع.

ينقسم مشروع تنمية شرق التفريعة ببورسعيد إلى عدة محاور هي :

- تنفيذ ميناء بحرى عملاق فى تلك المنطقة.
- نشاء منطقة صناعية وأخرى لوجيستية.
- انشاء منطقة سكنية.
- انشاء بحيرات للمزارع السمكية بالإضافة الى منطقة أنفاق جنوب بورسعيد .

أولا : مشروع تطوير شرق التفريعة :

ميناء شـرق بورسـعيد هو أحد الموانئ التابعة للهيئة العامة لموانئ بورسـعيد، ويقع شـرق التفريعـة الشـرقية لقنـاة السـويس ويعتبر كمركز أساسـي لمحـور التجارة العالميـة بين أوروبا وشرق البحر المتوسط.

ويعتـبر مينـاء شـرق بورسـعيد من المشـروعات القومية الكـبرى التي أقامتهـا مصر وتم افتتاحه في أكتوبر ٢٠٠٤ لخدمة التجارة العالمية وتجارة الترانزيت التي تعبر قناة السـويس، ويقع الميناء في موقع فريد شـرق المدخل الشـمالي لتفريعة قناة السـويس الشـرقية وفى ملتقى ثلاثة قارات وعلى الطريق الرئيسـي لملتقى الشـرق والغرب، حده الشـمالي البحر المتوسـط، حده الجنوبي المنطقة الصناعية، حده الشرقي بحيرة الملاحة، حده الغربي التفريعة الشرقية لقناة السويس .

ينقسم مشروع تطوير ميناء شرق التفريعة إلى -عناصر رئيسية هى :

- تعميق وتكريك قناة جانبية " قناة الإقتراب " - قائمة بالفعل - تصل إلى البحر المتوسـط بطـول 9.5 كيلـو مـتر وذلك لتيسـير دخول السـفن التجارية مباشـرة إلى الميناء من خلال تلك القناة الجانبية دون التقيد بالعبور من خلال المجرى الملاحي لقناة السويس وتعطيل السفن العابرة من خلال قناة السويس .

- إنشـاء أرصفـة بحرية على الجانبين فى الميـنـاء بينهم مجرى ملاحى فى المنتصف، وأرصفة باتجاه الغرب وأخرى بالشرق، باجمالى 10 كيلو متر، المرحلة الأولى منها باجمالى 5 كيلو متر.
- إنشـاء " دائـرة الـدوران " فـى منتصف الميـنـاء بين الرصيفين وعلـى امتداد المجرى المائـى وقطرهـا 950 مـتـر وتسـتخدم فـى دخول وخروج السـفن اثنـاء الدخول على الأرصفة.

ثانيا : إنشاء منطقة صناعية كبرى

- تعتبر هذه المنطقة الصناعية الكبرى الجديدة بمثابة الظهير الصناعي واللوجيستي لميناء ومدينة بورسـعيد ، وتقام هذه المنطقة على مسـاحة 40 مليون م^2 وتهدف إلى توفير 400 ألف فرصة عمل ، فضلا عن تطوير البنية الأساسية للمنطقة .
- تنقسم المنطقة الصناعية إلى 10 مناطق رئيسية كل منطقة بمساحة 4 مليون م^2 كل منطقة ستتخصص فى صناعة واحدة .
- تم الإتفـاق مـن خلال دراسـات الجدوى التـى أُجريت على الميناء أن تشـمل المنطقة الصناعيـة علـى 4 صناعـات رئيسـية وهـى :(صناعـة السـيارات ومكوناتهـا – – الصناعـات الهندسـية وهـى المعدات وخلطات الخرسـانة والإسـفلت والماكينـات بكل انواعها – الاجهزة المنزلية – صناعات التعبئة والتغليف) .

ثالثا : المنطقة اللوجيستية

- انشـاء منطقة لوجيسـتية متطورة على مسـاحة 30 مليون م2 تشمل المنشآت الإدارية والخدمية والمخازن اللازمة، سواء للأرصفة البحرية أو للمنطقة الصناعية .
- تضم المنطقة اللوجيسـتية مناطق تخزين لوجيسـتي داخلي ، وتشتمل على صناعات الحديد والصلب والصناعات التكميلية التى تخدم الميناء وكذا الصناعات البحرية .

رابعا : المنطقة السكنية الجديدة

- إنشـاء منطقـة سـكنية جديـدة على مسـاحة 4 مليون م2 بإجمالى حـوالى 10 آلاف وحدة سـكنية كمرحلة أولى تتسـع لحوالي 50 ألف مواطن، وباكتمال المرحلة الثانية يصل عدد المواطنين إلى 190 ألف مواطن .

خامسا : منطقة المزارع السمكية

- إنشـاء منطقة مزارع سمكية بمسـاحة 80 مليون م2 فى منطقة شـرق الميناء وغرب منطقـة بالوظـه تنتـج 55 ألف طن أسـمـاك يوميًا ، وتحتوى على أحـواض وأقفاص سمكية وفقا لأحدث الأسـاليب فى الاسـتزراع السـمكى، بالإضافة إلى انشاء مصنع للتعبئة والتعليب والتبريد.

سادسا : أنفاق جديدة تخدم منطقة الميناء والمشاريع المحيطة به

- حفر مجموعة من الأنفاق الإستراتيجية أسفل قناة السويس بمنطقة جنوب بورسعيد عنـد علامـة الكـم 19 ترقيم القنـاة، وتتكون مجموعة الأنفاق من 2 نفق للسـيارات بطـول 4 كـم، وعـرض 11,5 و نفـق للسـكة الحديـد بطول 7 كم، و عـرض 11,5 م ، لربط التنمية التى تتم بالمجتمعات العمرانية الجديدة.

محور منطقة الإسماعيلية والقنطرة

- هو إحدى مشـاريع " تنمية محور قناة السـويس " ويتم العمل به بالتوازي مع مشروع " تطوير شرق التفريعة ببورسعيد " .
- يشمل إنشاء مدينة الإسماعيلية الجديدة (تم البدء في تنفيذها بالفعل) بإجمالي 58 ألف وحدة سـكنية على مسـاحة 5.8 ألف فدان كاملة المرافق و الخدمات و المنشأت الإداريـة، وهـي أول مدينة مصرية تراعى ذوي الاحتياجات الخاصة، بجانب إنشـاء منطقة صناعية بالقنطرة غرب، ومنطقة تكنولوجية شرق الإسماعيلية الجديدة.
- تطوير طريق "الإسماعيلية – العوجة" بطول 210كم، وتنفيذ مجموعة أنفاق شمال الإسـماعيليـة بمنطقـة علامة كم 73 ترقيم القناة لخلق محور مروري يبدأ من قلب القاهرة وحتى ميناء سيناء البحري .
- تنفيذ سـحارة أسـفل قناة السويس بمنطقة سرابيوم لتوفير مياه الري لمناطق شرق

القناة لتحقيق التنمية الزراعية واستصلاح الأراضي.

- تنفيذ سحارة أخرى لعبور مياه " مصرف المحسمة " التى كانت تُهدر في بحيرة التمساح بكميات كبيرة تصل إلى 1.25مليون م3/ يوميًا.

المناطق والموانى المرتبطة بالمنطقة الاقتصادية لقناة السويس

اولا : المناطق

منطقة العين السخنة

منطقة العين السخنة، هو محور صناعي ولوجيستي رئيسي عند المدخل الجنوبي لقناة السويس، يجمع بين مرافق الموانئ والمناطق الصناعية والمناطق السكنية، والطرق الممهدة والسكك الحديدية وربطهم بالقاهرة ومدينة السويس.

وأكثر من 162 كم مربع من مجموع 210 كم مربع من العين السخنة مخصصة للتصنيع. تم تصميم المنطقة لاستيعاب الصناعات الثقيلة والمتوسطة والخفيفة، فضلاً عن المرافق التجارية. كما توجد فرص للتطوير العقاري لبناء المجمعات السكنية. وتشمل األنشطة ذات الصلة البحري بناء السفن وخدمات الإصلاح، وتزويد السفن بالوقود، تكهين الحاويات وإعادة تدويرها.

منطقة شرق بورسعيد

منطقة شرق بورسعيد يجرى تطويرها لتصبح مركز إعادة شحن رئيسي بالإضافة إلى مركز لوجستي متعدد الوسائط، وهذه المنطقة تحتل75.5 كم مربع بالمنطقة المتاخمة لميناء شرق بورسعيد.

منطقة غرب القنطرة

منطقة غرب القنطرة عبارة عن مجتمع سكني جديد من إنشاء مصانع للصناعات الخفيفة ومراكز للخدمات اللوجستية تسهل الوصول إلى قناة السويس. تقع بالقرب من الأراضي الزراعية على بعد 30 كم من شمال الإسماعيلية على طريق بورسعيد.

منطقة شرق الإسماعيلية

مركز جديد لصناعات التكنولوجيا الفائقة، فضلاً عن التخطيط لاحتواؤه على مؤسسات البحـوث العلميـة والمؤسسـات التعليميـة. تقع منطقة شـرق الإسماعيلية على بعـد 10 كم من شرق قناة السويس، ويغطي مساحة 71 كم مربع.

الموانئ

ميناء شرق بورسعيد

وهـو يعـد محـور لإعداد الشـحن الدولـي والمحلي الرئيسـي عنـد المدخل الشـمالي لقناة السويس، كما أن ميناء شرق بورسعيد يتميز بغاطسٍ عميق والذي يمكنه من استيعاب السفن الكبيرة، مما يجعله من بين أكثر 40 ميناء ازداحاً في العالم وأكثرها نمواً.

ميناء غرب بورسعيد

يعد ميناء غرب بورسـعيد مركزاً لإعادة الشـحن منشـأ بجودة عالية، ويقع على المسـار البحري العالمي الرئيسي بين دول قارة أوروبا وجنوب آسيا كما أنه يقع غرب ميناء بورسعيد، ويحتل 2 كم مربع عند المدخل الشمالي لخليج السويس من البحر المتوسط.

ميناء الأدبية

يقع ميناء الأدبية على الشـاطئ الغربي لخليج السـويس، على بعد حوالي 10 كم جنوب السـويس، ومـن المقـرر أن تسـتخدم مرافق الميناء لمعالجـة كميات كبيرة من الشـحنات الغير معبأة الجافة.

ميناء العريش

يقع على شـاطئ البحر المتوسـط الشرقي وبه أحواض للسفن ممتدة على مدى 40.000 مـتر، يعـد مينـاء للبضائـع وصيـد الأسـماك والسـياحة، ويلعـب مينـاء العريـش دوراً حاسـماً باعتباره الميناء الصناعي والتجاري لشمال سيناء وقطاع غزة.

ميناء الطور

منفـذ اسـتراتيجي لجنـوب سـيناء ويحتـل ثلاثة هكتـارات علـى الضفة الشـرقية لخليج السـويس، جنوب أبو زنيمة، الجزء الأكبر من الصادرات يتم خروجه من ميناء الطور وتكون الصـادرات مكونـة من المعادن والشـحنات الغير معبـأة الجافة. ويحتوي هـذا الميناء التجاري علـى محطـات للبضائع الغير معبأة الجافة والبضائع العامة والحاويات وكذلك قوارب الصيد ومرسى.

انفاق قناة السويس .. حلقة وصل للمنطقة الاقتصادية

أنفـاق قنـاة السـويس، هى مجموعة من 6 أنفاق تمتد أسـفل قناة السـويس، وتتضمن 2 نفـق فـى بورسـعيد، و2 نفـق فى الإسماعيلية، ونفـق موازى لنفق الشـهيد أحمد حمدى، وهو نفق الشهيد أحمد حمدى 2، ليصل إجمالى أنفاق قناة السويس إلى 6 أنفاق، فى محافظات القناة.

وتتمثـل أنفـاق قناة السـويس، فى نفقـى الإسماعيلية وتصل إلى سـيناء ذهابًا وإيابًا فى مـدة زمنيـة تتراوح بين 15 و20 دقيقة، ونفقى بورسـعيد ويربطان غرب مدن القناة بشـرقها لتسـهيل حركة التجارة فى منطقة إقليم قناة السـويس، فضلاً عن نفق الشـهيد أحمد حمدى بالسويس، وكل هذه الأنفاق تمثل حلقة وصل جيدة إلى المنطقة الاقتصادية لقناة السويس.

وتم تنفيذ أنفاق بورسعيد الجديدة بأطوال تبلغ 4 كيلومترات، حيث تستهدف تلك الأنفاق تسـهيل حركة وعبور الأفراد والتجارة من وسـط العاصمة ومدن القناة إلى سـيناء مباشـرة، وقـام بتنفيـذ الأنفـاق 6000 عامـل ومهنـدس مصـرى من كبرى شـركات المقـاولات المحلية، تحت إشراف الهيئة الهندسية للقوات المسلحة حيث تمر أنفاق بورسعيد أسفل قناة السويس القديمة عند العلامة الكيلو 19.150 وعلى عمق 64 مترًا من سطح القناة، لتصل بين جنوب بورسعيد لشرق التفريعة لربط مدن القناة بسيناء مباشرة فى أقل وقت ممكن.

وتم ربط جميع أنفاق قناة السويس الجديدة فى محافظات القناة الثلاثة بمجموعة من الممـرات العرضيـة التـى تسـتخدم لحالات الطـوارئ، فى كل نفق، وهى ممـرات أمنة للخروج منها فى حالة الطوارئ، ويسـتوعب النفق الواحد 2000 سـيارة فى السـاعة، بمعدل عبور 40 ألف سيارة فى اليوم للنفق الواحد.

سادساً:
شهادات معاصرة

الربان هشام النعماني
القبطان يحيي الصدر
المهندس وائل قدور
د. محمد على إبراهيم

قناة السويس و أرشاد السفن و المرشدين

إرشاد السفن

هـى عمليـه يقوم بها المرشـد البحرى لأرشــاد السـفينه وربانهـا لعمل مناورة السـفينه للتراكـى (التوقـف والرباط) على الرصيف أو مغادرته بالميناء أو على الأرصفة أو العوامات بالبحر المفتوح، وكذا لعبور السـفن فى الممـرات البحريه الضيقه (بالبحار والأنهار).

أسباب القيام بعملية الأرشاد

١. عـدم معرفة ربان السـفينه بالمتغيرات المناخيه من ريـاح - تيارات مائيه ومواسـمها بالمنطقه.

٢. عـدم ألمـام ربان السـفينه بتحركات السـفن والوحـدات البحريه المتواجـده بمنطقة مناورة سفينته.

٣. عـدم أمكانيـة ربـان قيام السـفينه بالتواصـل مع جميع الأطـراف المســاعده وذات الصله بمناورة سفينته (وبالذات مشكلة اللغه).

٤. ضمان المحافظه على تنفيذ كل التحركات داخل الميناء بسلامه وأمان

وكذا المحافظه على سلامة منشأت ووحدات ومعدات الميناء والأرصفه من الحوادث.

لائحة الملاحه وقواعد المرور
RULES OF NAVIGATION





informal complaint, or ...

Canal or for security reasons.

(2) A vessel may be delayed due to traffic conditions or technical surveys , the SCA deems necessary for safety of the ship and navigation until, in the opinion of CA, its tenderness, trim, list, cargo, hull, machinery have been put into such condition as will make the vessel reasonably safe for her passage through the Canal.

(3) No claim for damages is accepted or considered because of any such temporary delaying of vessels.

Art., 6 – Pilotage:

(1) Pilotage is compulsory for all vessels, whatever their tonnage may be when entering, leaving, moving, changing berth or shifting on Canal water or Port Said and Suez harbors.

(2) Any exemption must be explicitly authorized by the Suez Canal Authority (See page 38).

Art., 7 – Changing Berth in Road's Anchorages:

Vessels at Port Said Anchorage Areas (Northern and Southern), Suez Roads, the Bitter Lakes, Timsah Lake are not authorized to change berth[1], anchorage or make fast alongside other vessel or carry out any cargo operations without an explicit authorization from the SCA

(1) See Art., 105 (3) page 201.

-8-

قواعد هيئة قناة السويس بالنسبه للأرشاد بالقناه وموانئ
بورسعيد والسويس
القاعده رقم-6 الفقره 1 و 2 صفحة 8

Art., 6 – Pilotage:

(1) Pilotage is compulsory for all vessels, whatever their tonnage may be when entering, leaving, moving, changing berth or shifting on Canal water or Port Said and Suez harbors.

(2) Any exemption must be explicitly authorized by the Suez Canal Authority (See page 38).

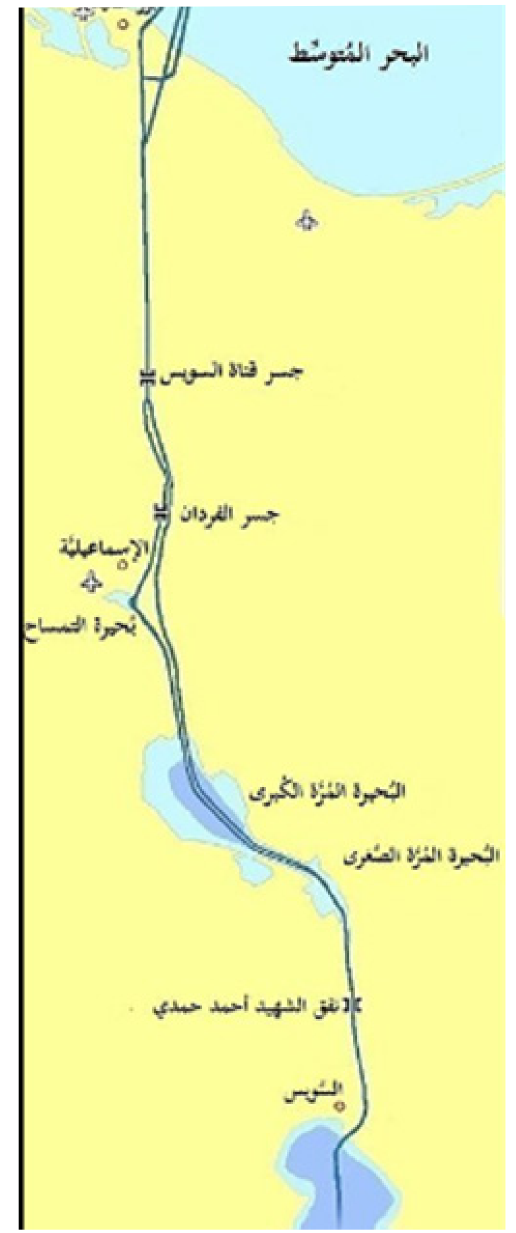
الإرشـاد إجبـارى لجميـع السـفن أيـاً كانـت حمولتهـا، وذلـك عنـد دخولهـا ومغادراتها أوتحركهـــا أو تغيـير مربطهـا أو تغيير مكانهـــا، سـواء داخـل القناه أو ميناء بورســـعيد أو ميناء السويس.

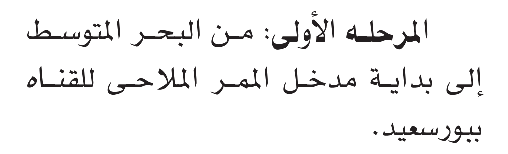
أىاستثناء من ذلك يجب أن يكون صراحة من قبل هيئة قناة السويس.

خطوات دخول وخروج السفن
من الموانئ وعبور قناة السويس

- تحقيق الأتصال اللاسلكى بين السفينه وبرج الأرشاد بالميناء.
- أخد التعليمات من البرج بالتحرك.
- تحضير السفينه بعد صعود المرشد لمناورة الرباط أو المغادره أو عبور الممر المائى (مثل قناة السويس)
- تنفيذ المناوره المطلوبه لتراكى السفينه أو مغادرتها للميناء أو عبور الممر الملاحى للقناه بالتعاون بين المرشد وربان السفينه.
- فى بعض حالات الظروف الجويه الصعبه (شدة الرياح وأرتفاع الأمواج وأرتفاع درجة الخطوره على اللنش والمرشد) يتم الأتفاق على دخول السفينه بدون مرشد وعلى مسئولية ربان السفينه وتحت أشراف وتوجيه برج الأرشاد، وذلك حتى أول حاجز الأمواج، حيث أمكانية صعود المرشد على السفينه، كما أنه عند مغادرة السفينه الميناء للسفر فى هذه الظروف الجويه يتم سفر المرشد مع السفينه إلى أول ميناء نظراً لتعذر نزوله بسلام.

مراحل أرشاد السفن لعبور قناة السويس





المرحله الأولى: من البحر المتوسط إلى بداية مدخل الممر الملاحى للقناه ببورسعيد.

المرحله الثانيه: من بورسعيد إلى الإسماعيليه.

المرحله الثالثه: من الإسماعيليه إلى نهاية الممر الملاحى للقناه بالسويس.

المرحله الرابعه: من نهاية الممر الملاحى للقناه بالسويس إلى خليج السويس.

تنفذ هذه المراحل لأرشاد السفن العابره للقناه من البحر المتوسط بالشمال إلى البحر الأحمر فى الجنوب.

وكذا يتم تنفيذ نفس المراحل الأربعه بالعكس للسفن العابره للقناه من البحر الأحمر بالجنوب إلى البحر المتوسط بالشمال.

زمن رحلة عبور قناة السويس

طول المجرى الملاحى للقناه **162** كم

السفن العاديه: تسير بسرعة 16 كم/ساعه

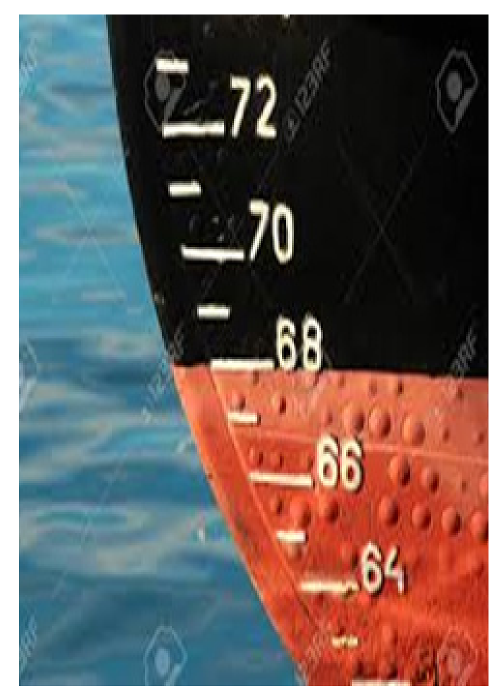
زمن الرحله 10 ساعات.

السفن الخطره: (بضاعه خطره - سفن عملاقه محمله -سفن ذات غاطس كبير)

تسير بسرعة 14 كم/ساعه

زمن الرحله 12 ساعه.

غاطس السفينه





أنواع السفن

سفن نقل بضائع بأنواعها:

سفن حاويات/ سفن نقل سيارات/ سفن ركاب/ يخــوت/ سفن بضائع عامه/ سفن بضاعه سائله/ سفن بضاعه سائبه/ سفن بضاعه غازيه/ سفن ثلاجات/ سفن نقل مواشى/ سفن بضائع ثقيله/ سفن بضائع عائمه.

سفن مهــام خاصة

سفن حربية/ سفن غطس/ سفن صيد/ سفن أبحاث/ سفن مستشفى/ سفن قطر وأنقاذ/ سفن مد كابلات/ سفن مد مواسير/ سفن ورشة/ سفن ونش/ سفن تكريك/ سفن كسارات ثلج.

المرشد البحرى

من هو المرشد البحرى ؟؟

هـو ضابـط بحرى خريج القـوات البحريه أو خريـج الأكاديميه البحريـه، وعمل بالبحر حوالى عشر سنوات، وحصل على الشهادات الحتميه، وأجتاز الأختبارات التى تؤهله للحصول على شهادة ربان أعالى البحار

ومن ثم يتقدم لوظيفة مرشـد بحرى ويبدأ مشـوار تدريبى يؤهله لهذا العمل لمده لاتقل عن سـتة أشـهر، ثم عدة أختبارات متنوعه بمعرفة كبراء مرشـدين الميناء التى سـيعمل بها، حيـث يصـرح لـه فى بداية عمله بأرشـاد سـفن صغيره لاتتعـدى حمولتها العشـرة آلاف طن، ويتدرج خلال فترة عمله لسـنوات طويله لاتقل عن خمسـة عشـر سـنه ليصل إلى درجة كبير مرشدين ويقوم بأرشاد جميع حمولات وأنواع السفن المترddده على هذه الميناء أو العابره للقناه

علاقة المرشد بالسفينة

يعتبر المرشـد ضمن أفراد طاقم السـفينه طوال فترة تواجده عليها (أكل – شرب –نوم – علاج – أصابه – تعويض).

٥. المرشد هو مستشار (ناصح) لربان السفينه طبقاً للقانون الدولى والمحلى فى هذا الشأن.

٦. المرشـد فعليـاً هـو من يقوم بعمل مناورة السـفينه للرباط أو المغـادره أو عبور القناه بعد أن يلم بكل البيانات والمواصفات الخاصه بالسفينه وفى وجود ربان السفينه.

٧. قانونـاً الربـان هو المسـئول الأول عن سـلامة السـفينه وما قد ينتج عـن المناوره من خسائر للسفينه أو المشئات أو وحدات ومعدات الميناء.

وعادتـاً تتحمـل شـركات التأمين ونـادى الحمايه البحريـه تكاليف الخسـائر بعد التحقق والتأكد بمعرفتها من عدم وجود أهمال أو تعمد أدى إلى الحادث.

رسوم الإرشاد

لـكل مينـاء أو قنـاه أو مرفـق ملاحـى تعريفـة الرسـوم الخاصه بـه مقابل عملية أرشـاد السفن، وهذه التعريفه تحددها الميناء أو المرفق البحرى أو قانون الدوله التابع له الميناء.

ويقوم التوكيل الملاحى للسـفينه بسـداد هذه الرسـوم للجهه المعنيه بالتحصيل وبالطرق والضوابط التى تحددها.

المرشدين وتأميم القناة

تاريخ إدارة قناة السويس:

منـذ حفـر قنـاة السـويس وفتحهـا للملاحـه العالميـه عـام 1869 حتـى الآن تولى إدارتهـا ١٢ رئيسـاً، حيـث ظلـت القنـاه تحـت إداره أجنبيه لمـدة 87 عام من خلال ٥ رؤسـاء أجانـب إلـى أن قام الزعيم الخالد جمال عبد الناصر بتأميم قناة السويس فـى 26 يوليو 1956 فى خطوه مفاجئه أذهلت العالم كله وأفقدت إدارة قناة السويس آنذاك توازنها تماما،حيث بدأت سيطرة الإداره المصريه برئاسة الدكتور/ محمد حلمى بهجت بدوى كأول رئيس مجلس إداره للهيئه لمدة عام واحد.

وتبعه على مدار 63 عاماً 6 رؤساء للهيئه هم:

المهندس/ محمود يونس 57 - 1965

المهندس/ مشهور أحمد مشهور 65 - 1984

المهندس/ محمد عزت عادل 84 - 1995

الفريق/ أحمد على فاضل 95 - 2012

الفريق/ مهاب ماميش 12 - 2019

الفريق/ أسامه ربيع .... الرئيس الحالى للهيئه.

قصة المرشدين عند تأميم القناة

فـى أعقـاب التأميـم تباطـأ المرشـدين الأجانب وأمتنعـوا عن العمل بتحريض من الشـركه المؤممه والتى منحت كل موظف يمتنع عن العمل بالقناه مكافأه قيمتها مرتب سـنه إلى مرتب ٣ أشهر بالأضافه إلى معاش شهرى كبير.

بلغ عدد المرشدين المتغيبين عن العمل خلال شهرين 59 مرشد.

وعلـى الفـور قامـت الإدارة المصريـة للقناة بأسـتدعاء المرشـدين المصريين الذين سـبق رفضهـم مـن الإدارة الأجنبيـة، وأسـتعانت بمرشـدين مـن القـوات البحرية المصريـة، كذلك أتصلت وزارة الخارجية المصرية بسفاراتها بالخارج لطلب مرشدين أجانب للعمل بالقناة.

إلتحـق للعمـل بالقنـاة 68 مرشـد مصرى وأجنبى من 26 يوليو إلى 14 سـبتمبر 1956، وتم تدريبهم فى زمن قياسى وهو 20 يوم فقط.

وفى ليلة 14 – 15 سـبتمبر أنسـحب 155 من المرشـدين الأجانب وبقى 52 من المرشـدين المصريين واليونانيين الذين تعاونوا لإفشـال المؤامره، ولم تتوقف الملاحه فى القناه حيث كان يعمل كل مرشد لمدة ثلاثة أيام متصله ثم يحصل عل راحه يوم واحد.

ونتيجة لهذا الجهد الغير عادى من المرشـدين المصريين والأجانب الباقيين قام الزعيم جمال عبد الناصر بمنحهم وسام الاستحقاق.

وبنجاح هذه الملحمه التاريخيه اعتبر هذا اليوم هو عيد المرشدين.

ربان/ هشام محمد النعمانى

كبير مرشدين أول

ذكـريـاتـى مـع قـنـاةالسـويـس

إذ اتشـرف اليـوم بتواجـدى فـى هـذا المحفل الجليـل فإنى مدين بهذا الشـرف لوالدى القبطـان / زكـريا الصـدر - رحمـه اللّه - أول مرشـد مصـرى يجوب قناة السـويس . و قد بـدأ حياتـه العمليـة ضابطا بالبحرية الملكية المصرية ، دفعة 1932 و هى اولىَ دفعات الكلية البحرية المصرية عند إنشائها . و قد أدى مدة من خدمته على اليخت الملكى "المحروسة" .

تقدم والدى بترشّحه للإرشاد بشركة قناة السويس الى قيادة البحرية التى خاطبت الشـركة بهذا الشـأن ، و أدى دورة تدريبية لعدة شـهور بنجاح فتم تعيينه مرشـدا بدأ من أول ينـاير 1945 . و قد استهل عمله الجديد ببور سعيد ثم نقل الى بور توفيق سنة 1948 .

و فى عام 1954 انتقل والدى من سـلك الإرشـاد الى المجال الإدارى حيث تم تعيينه نائبا لمدير الملاحة ببور توفيق ثم بعد سنة مديرا للملاحة بها ، و هى مناصب مكافئة لنائب مديـر عـام ثـم مدير عام لكافة إدارات الشـركة ببور توفيق ، و كان يشـغل هذا المنصب عند تأميم الشركة ، و من ثم نقل الى الاسـماعيليـة لتولى الإدارة الفعليـة للملاحة بالقناة خلال تلك الفترة الدقيقة .

و بدأ من سنة 1948 عيّنت الشركة ضباطا من البحريـة كمرشدين و وصل عددهم سـنة 1956 حول الاربعين فكانوا نواة مجموعة المرشـدين الذين تحمّلوا بمعاونة المرشـدين اليونانيـين و ضبـاط نقلـوا مـن البحرية مهمّة استـمرارية الإرشـاد و الملاحة عند انسـحاب المرشـدين و الموظفين الذين بقوا موالين للشـركة المؤممة يوم 15 سـبتمبر 1956 . و إن برز دور المرشدين فى هذه الملحمة إلا أنه يلزم التنويه بأن المديرين و كبار الموظفين و المهندسين بالإدارات الأخرى المساهمة فى سير الملاحة بالقناة انسحبوا ايضا يومئذ ، و أجاد المصريون و اليونانيون و الشوام الذين توّلوا مهامهم بدلا منهم فكان تناغم الآداء للجميع سببا مباشرا لإنجاح عملية التأميم من الناحيـة الفنّية و لولا ذلك لاتخّذت الأمور نحوا مختلفا ...

و بعـد ذلـك أكمـل والدى مسـيرته مـع هيئة قناة السـويس الوليـدة بالاسـماعيلية حيث تـولى منصـب نائـب مديـر التحـركات ثـم مديرا لهـذه الإدارة (و هـى الإدارة المسـؤولة عن

تنظيم الملاحة بالقناة بترتيب القوافل و كل ما يتعلق بالنواحى البحرية) و عضوا بمجلس إدارة الهيئة ، و ذلك حتى بلوغه سن المعاش القانونى سنة 1972 . و فى التوّ استقدمه ميناء ابوظبى الجديد – مينا زايد – كأول مدير له عقب افتتاحه ، و ظلّ يشغل هذا المنصب حتى سنة 1979 . و لم ينتهى الأمر عند ذلك ، فعاد مرة أخرى للقناة بصورة رمزية حيث ان إحدى الكراكات التابعة لتحالف ابو ظبى و الذى شارك فى اعمال تكريك قناة السويس الجديدة سنة 2015 كانت تحمل اسم "الصدر". فهل كان ذلك مجرد مصادفة ام ترتيب مسبق من العلىّ العليم ؟

اماكن الذكريات بالقناة غالبا ما تكون بمدنها الرئيسبة الثلاث ... و حيث استحوذت بور سعيد و الاسماعيلية على جلّ الاهتمام فأودّ اليوم أن أحدثكم عن بور توفيق ، تلك الجنّة الصغيرة على المدخل الجنوبى للقناة والتى أمضيت بها فترة الطفولة. و قد بنيت على الردم الناتج من حفر مسار القناة جنوبى السويس فكانت شبه جزيرة لا يربطها بالسويس إلا لسان تغطيه مياه البحر الأحمر عند المدّ سوى شريط ضيق بطول 2 كم و بعرض طريق مرصوف و خط سكة حديد مفرد .

و على ذلك كانت بورتوفيق تجمّعا سكنيا صغيرا مظللا بالأشجار مخّططا على النمط الأوروبى تدور الحياة به بسلاسة و هدؤ، تسكنه مع المصريين جاليات متعددة من فرنسيين و شوام و يونانيين و أرمن و يهود متآلفة مع بعضها . و تدور ذكراياتى فى تلك الفترة ما بين المدرسة و نادى الشاطئ (بلاج دانفان حسب النطق الفرنسى) و الزيارات المتبادلة بين الأصدقاء صغارا و كبارا حيث أنه فى إطار هذا المكان المحدود المساحة تولّدت علاقات التعارف و المودّة بين الجميع .

أما ما كانت تتفرّد به بورتوفيق فكان الممشى المحاذى للمدخل الجنوبى للقناة و هو بمثابة كورنيش للمدينة نتجوّل فيه يوميا متمتعين بمنظر السفن المارة عن قرب بجنسياتها المتعددة و أعلامها ذات الألوان البهيجة و موانئها ذات الأسماء العجيبة ... وهى دروس ممتعة فى الجغرافيا . و فى نهاية الممشى تجد نصبا تذكاريا مهيبا مشيدا لشرف الجيش الهندى و ذكرى مشاركته الحلفاء فى الدفاع عن القناة إبّان الحرب العالمية الأولى ... و كان يتكون من ساحة واسعة على شكل ربع دائرة تتوسطها مسلة عريضة المقطع ، و بكل من طرفى القوس الدائرى تمثال ضخم لنمر متحفّز ...و ذلك كله باللون الأبيض المطفئ ...

و أمّا هذا الممشى الجميل فقد أتت عليه حرب الاستنزاف 1967 – 1973 ... و أمّا هذا النصب المهيب ، فما بقى منه سوى كسر من المسلة مغطى بالكتابات بغيضة المنظر

، و كذا طرف ذيل النمرين ...

و هذا الموقع المتميز و هو المدخل الجنوبى لقناة السويس يستحق أنشاء نصبا جدير به ... و من هـذا المنبر الجليل أنـادى بإزالة ما تبقى من النصب الهنـدى و إبداله بآخر يرمز الى الحاضر و المستقبل الواعد لهـذا المكان و هذه الأمة مع الإشـارة الى ماضيها العريق و أقترح نصبا مستوحيى من مشروع لتمثال "مصر تنير الدنيا بحضارتها" المقدم من الفنان بارتولدى الى الخديوى اسماعيل و الذى تحول بعد ذلك الى تمثال الحرية بمدخل ميناء نيو يورك ... و على الضفة المقابلة أقترح إنشـاء نصبا تذكاريا لشـرف الجيش الثالث الميدانى الـذى قاتـل ببسـالة فـى هذه المنطقة خلال حرب 1973 المجيدة أسـوة بذلك المقام لشـرف الجيش الثانى الميدانى امام الاسماعيلية .

م / يحـي الصـدر



المرشدين والعاملين لمصريين فى لقطة جماعية وتبدو على وجوههم السعادة البالغة
عقب إثبات كفاءتهم فى تسيير الأعمال الملاحية والإدارية بقناة السويس

* قائمة أبطال الإرشاد المصريين *

○ أسماء المرشدين الذين قاموا بإرشاد السفن عقب إنسحاب المرشدين الأجانب وهم :

أولا : مرشدو القناة المصريون (القدامى والذين كانوا تحت التدريب وفى الميناء) :

١ - مصطفى علوى ٢ - إبراهيم مصطفى الشينى
٣ - إبراهيم كامل الجبار ٤ - يسرى علاء الدين الأيوبى
٥ - محمد عبد الوهاب عامر ٦ - محمود محمد متولى
٧ - محمد جلال كمال ٨ - محمد عبد الهادى الرافعى
٩ - محمد صلاح الدين عبد العاطى
١٠ - غورست جورج تادرس ١١ - محمود جابر متولى
١٢ - محمد فهمى ياسين ١٣ - أحمد فريد أبو ديش
١٤ - جمال الدين عمر منجد ١٥ - محمد على أحمد جنيد
١٦ - محمد فريد عبد اللطيف البحار
١٧ - مصطفى كمال عبد الفتاح ١٨ - محمد مصطفى عثمان
١٩ - ابو بكر حسين الشباسى ٢٠ - محمود اسماعيل سليمان
٢١ - عبد الفتاح عيد
٢٢ - مصطفى محمد مصطفى شكرى
٢٣ - عبد الفتاح أبو ستيت ٢٤ - إسماعيل رفيق حسن
٢٥ - عباس توفيق ٢٦ - محمد أحمد حمدى
٢٧ - أنور دياب سليم
٢٨ - يحيى محمد السيد الجمال
٢٩ - محمد مختار قرطام ٣٠ - أحمد كمال الدين حمزة
٣١ - توفيق شاهين ٣٢ - محمد إبراهيم عزام
٣٣ - إسماعيل سليمان أباظة ٣٤ - اسماعيل صبحى الروبى
٣٥ - السيد رضوان

ثانيا - مرشدو القناة الذين عينوا بعد التأميم من البحرية التجارية :

١ - على يوسف نصر الحشاش ٢ - حسين عبد الحميد الحديدى
٣ - محمد طلعت محمود حسين ٤ - محمد حسين على حمودة
٥ - عبد المنعم محمد العيونى ٦ - حازم محمد سيد جميعى
٧ - أحمد محمد حسنين هنو
٨ - عبد الرحمن مرسى الفخرانى
٩ - محمد أحمد بكرى ١٠ - إبراهيم حسن الليثى
١١ - على حسن إبراهيم ١٢ - محمد عبد اللطيف البحار
١٣ - البرنس حافظ اسماعيل
١٤ - جلال محمد الإبيارى ١٥ - عزت شكرى
١٦ - السباعى منصور ١٧ - على صادق

ثالثا - ضباط السلاح البحرى الذين استدعوا للعمل بعد التأميم :

١ - أمان الله محيى الدين ٢ - المعتصم هاشم عطية
٣ - جمال الدين شكرى ٤ - عثمان إحسان
٥ - محب فهمى ٦ - بهاء الدين بكرى
٧ - كمال فهمى ٨ - سعد الدين كرارة
٩ - سعد زغلول المليجى ١٠ - حسين الجندى
١١ - أحمد فهمى أبو مصطفى ١٢ - كمال حشيش

رابعا - المرشدون اليونانيون الذين لم ينسحبوا :

١ - ياكوفوس وارجنداس ٢ - ايمانويل ساكيليس
٣ - بازيل يانا كوداكس ٤ - الياس انجليديس
٥ - ديموس باسكاليس ٦ - جورج تساما دوس
٧ - اندريه سارزيتاكس ٨ - جورج سيانودس
٩ - يامودس ١٠ - تسيرونيس ١١ - اسلانيدس

خامسا - مرشدو البوغاز (الميناء) :

١ - عبد العزيز هنو ٢ - محمد عبد الفتاح هنو
٣ - عبد الرحمن بكرى ٤ - مصطفى عبد الوهاب

نظرة على الواقع والمأمول من شركات هيئة قناة السويس

تمتلك قناة السويس ثمانى شركات تعمل فى مجال بناء واصلاح السفن وانشأء الموانى والارصفه البحريه وفيمايلى نبذة عن تلك الشركات:

شركة ترسانة السويس البحرية

- تقع ترسانة السويس البحرية على المدخل الجنوبى لقناة السويس وتعتبر اقدم الترسانات المصريه.
- انشأت عام 1862وامممت عام 1963 واصبحت مملوكه بالكامل لهيئة قناة السويس
- تمتلك الشركة حوض عائم قدرة رفع 55000 طن بطول 302 متر و عرض55 متر ومزود بونش جسرى قدرة 150. طن وونشين جانبين قدرة16 طن.
- حوض جاف بطول 144 متر وعرض 22متر يستطيع استقبال سفن حتى حمولة 8000 طن حموله ساكنه.
- قزق رفع قدرة 900 طن بطول 56 متر ةعرض 16 متر وعدد 6 ساحات لأصلاح الوجدات البحريه الصغيره وبناء الأوناش العائمه والمنشئات المعدنيه وخزنات البترول.

شركة التمساح لبناء السفن

- أنشأت الشركة عام 1961.
- تمتلك الشركة رافع سفن ميكانيكى حمولة 1500 طن وتقوم الشركة بعمل الأصلاحات والعمرات كذلك اصلاح المعدات والآلات كذلك اعمال المراشمة والدهان واعادة تأهيل السفن المساعدة وبناء القاطرات وكذلك بناء الوحدات البحرية.

- تصميم وانشاء وصيانة المنصات البحريه للبترول والمراسى العائمه وشمندورات الشحن.
- تمتلك الشركة قاطرات ورش عائمه ولنشات خدمة تعمل لخدمة المنصات والأرصفه العانمه لشركات البترول.
- تمتلك الشركه اطقم غطس وانقاذ على مستوى عالى من المهاره وتقوم باعمال اصلاح الخطوط البحربه واعمال القطع واللحام تحت الماء كذلك اعمال الغطس والتصوير تحت الماء.
- نقوم بتشغبل الوحدات البحرية المعاونه للمنصات البحرية.

شركة الأعمال الهندسية البورسعبدية

- تقوم الشركة باصلاح السفن وتشمل اصلاح البدن والأعمال الميكانيكيه والكهربائيه ومعدات السطح.
- والشركة متخصصه فى لحام الميتالوك كذلك تفوم بأعمال الكشف و نظافة ابدان السفن واللحام تحت الماء وتمتلك قزق رفع قدرة 1500 طن و5 قزقات قدرة 500طن.
- وفى مجال بناء السفن تقوم الشركة ببناء الوحدات البحريه من قاطرات وبرجات وكراكات وسفن سياحية وحدات مكافحة التلوث البحرى وأوناش عائمة.
- كذلك نقوم ببناء لنشات فيبر جلاس 686 كذلك شمندورات المساعدات البحريه.
- الشركة متخصصه فى انشاء وصيانة الصهاريج البتروليه سغة 100000م^3 وكذلك الصهاريج الكروية وخطوط المواسير البحريه.

شركة القناة لأنشاءات البحرية

- تمتلك الشركة قدرة قزق رفع قدرة 750 طن وتقوم بإصلاح الوحدات البحرية المختلفة.
- كذلك تقوم بإنشاء الهياكل المعدنية – والتنكات والأبراج الحديدية –والكبارى المعدنية.

- وتمتلـك الشـركة ورش لأعمـال التوضيب واللحام والكهرباء كذلـك ورش ميكانيكية ومركز للإصلاح المحركات البحرية بالتعاون مع شركة Volvo .
- تعتبر شـركة القناة للإنشـاءات البحرية من الشركات المتخصصة فى تحوير السفن وخاصة سفن نقل البضائع إلى سفن ركاب.
- تقوم الشركة ببناء الفنادق العائمة والوحدات البحرية مثل القاطرات
- واللأنشات وحاملات الوقود– والأوناش العائمة – كذلك تقوم الشركة ببناء السفن النيلية السياحية ولنشات الرؤية تحت الماء.
- بناء لنشات الأرشاد من الألمونيم.

شركة القناة للترسانة النيلية

- تبلغ مساحة الترسانة 31 فدان بناحية المحاميد بحرى جنوب ارمنت بمحافظة قنا
- هى احد شركات هيئة قناة السويس انشأت طبقا لقرار سوق المال رقم 1667 لسنة
- 8 براس مال قدرة 150 مليون جنيه
- تهدف الشركة للتحقيق الاهداف الأتيه:
  - تنمية المنطقه اقتصاديا.
  - خلق فرص عمل جديده.
  - تدريب الشباب على المهن الخاصه باصلاح وبناء السفن.
  - صيانة واصلاح السفن النيليه لتنشيط السياحه.

الامكانيات الفنية للترسانة النيلية

- طول الرصيف بالمنطقة المخصصة للقزق والساحات 600 متر.
- طول الرصيف بالمنطقة الجنوبية 250متر.
- قزق رافع ميكانيكى لرفع السفن قدره 1700 طن.

- يمكن رفع السفن بطول 75 متر وعرض 16 متر.
- ساحة جراج السفن تتسع لعدد / 10 سفن يمكن التعامل معها جميعا فى وقت واحد
- بها العديد من الورش اللازمة لبناء واصلاح السفن مثل :
  - ورشة التوضيب واللحام لبناء واصلاح السفن والقيام بجميع الأعمال المعدنية أخرى.
  - ورشة الخراطة والآلا؛ جميع المعادن بقدرات عالية.
  - ورشة الديزل لعمل جميع العمرات لمحركات الديزل حتى قدرة 1600 حصان.
  - ورشة النجارة مزودة بجميع الماكينات المتخصصة لأعمال النجارة المتكاملة.
  - ورشة الكهرباء لإصلاح جميع أنواع المولدات والموتورات حتى قدرة 300كيلوات.

شركة القناة للموانى والمشروعات الكبرى

- تاسست الشركة عام 1965 .
- لأنشاء الموانى وحواجز الأمواج وصيانة الموانى.
- انشاء الأرصفه البحريه والسقالات وانشاء القنوات المانيه وصينتها وتكريك البحيرات وتعميقها.
- اعمال التكريك المختلفه وتمتلك اسطول من الكراكات والأوناش العائمه.
- انشاء محطات المياه والصرف الصحى.
- انشاء السيفونات وخطوط البحريه.
- انشاء الكبارى الخرسانيه والمبانى.

شركة القناة للحبال

- تاسست الشركة عام 1963 .
- تقوم الشركة بانتاج الحبال من جميع المقاسات من السيزال والمانيلا والألياف الصناعية مثل البولي بروبلين والبولي اثيلين والبولي اميد بجميع اشكالها واحجامها.
- صناعة الأجولة البولي بروبلين والأجولة الشبكية.

شركة القناة لرباط وانوار السفن

- تقوم الشركة برباط السفن العابرة للقناة وكذلك تزويدها بكشافات الأضاءه.
- تقوم باعمال رباط السفن فى الموانى المصريه.
- تقوم الشركة باعمال الحفر الأفقى الموجه لتمرير المواسير والكبلات ومواسير الغاز تحت الأرض والماء باعماق تصل 35 متر
- تقوم الشركة بالكشف عن الغازات والابخره فى السفن والتنكات

بلـغ ايـردات انشـطة شـركات هيئـة قناة السـويس خـلال العـام المـالى (2017/2018) 2389.4 مليون جنيه اى ما يعادل 144 مليون دولار امريكى وبلغت ارباح هذه الشركات 289.7 مليون جنيه اى ما يعادل 18.5 مليون دولار

برغـم مـن الأهميـه الع من التجارة العالميةالميه لقناة السـويس والتـى يعبرها %10حيث بلغت التجارة التى عبرت القناة عام 2018) 983 مليون طن الا ان اداء هذه الشركات لايرقى الى المأمـول منهـا الأمـر الـذى يحتم اغـادة النظر فى انشـطة هذة الشـركات وجعلها منصة لوجسـتيه لخدمـة السـفن العابرة للقنـاة والتجارة العالميـه والأقليميه والأنشـطة البحريه فى المنطقه Logistic marine platform

اعادة هيكلة هذه الشركات واضافة انشطة جديده لها مثل

انشاء شركة لنقل الحاويات الترانزيت والتى وصل حجمها فى ميناء شرق بورسعبد الى 4 مليون حاوية عام 2010 وتم نقلها على سفن اجنبيه بعائد بلغ مليار دولار سنويا:

- انشـاء شـركة لتصنيع الحاويات وكذلك مركز لصيانة الحاويات واعطائها شـهادات الصلاحيه
- انشـاء شـركة لخدمات منصات الغاز والبترول المتواجده فى البحر المتوسط والبحر الأحمر وتزويدها بالوحدات البحرية الحديثه لخدمة هذه المنصات
- انشـاء شـركة لأنشـاء الموانى والقنوات الملاحبه وتزويدها بالمعدات الحديثه وذلك لتطوير الموانى وانشاء موانى جديده فى افريقيا والدول العربيه
- انشاء شركة لتموين السفن

- تطويـر الشـركات العاملـه فى مجال اصلاح السـفن ودمج بعضهـا الواقعة فى نفس المـكان مثـل دمج الشـركة البورسـعيديه والأنشـاءت وجعلهـا تقدم خدمـات متكامله أصلاح السـفن كذلك بالنسـبه للشـركات العامله فى بناء السـفن وتوجيها الى بنـاء منصـات استكشـاف البـترول والغـاز وبنـاء القاطـرات البحريـة التـى تخـدم هـذه المنصات
- انشاء شركة لتصميم السفن والوحدات البحرية
- انشاء شركة للقطر والأنقاذ
- انشـاء شركة لتصنيع معدات الطاقة الجديدة والمتجدده وخاصه التربينات الهوائيه حيث تمتلك بعض شركات الهيئه خبرة جيده فى هذا المجال
- انشاء شركة للتوريدات البحرية

واذا ماطبقت هذه الرؤية سـتكون شـركات هيئة قناة السـويس اضافة كبيرة للأقتصاد مصر.

مهندس/ وائل قدور

عضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس سابقاً

قناة السويس من ممر ملاحـــي
إلى محور لوجيستي عالـــمي

أبرمت اتفاقية القسطنطينية عام 1888 و التي أرست مبدأين هامين:

- أولهما حرية الملاحة في قناة السويس في زمن السلم و الحرب.
- ثانيهما المساواة في المعاملة بين جميع السفن و لجميع الدول.

وقد تم مراعاة هذين المبدأين إلى حد كبير منذ إنشاء القناة وحتى الآن.

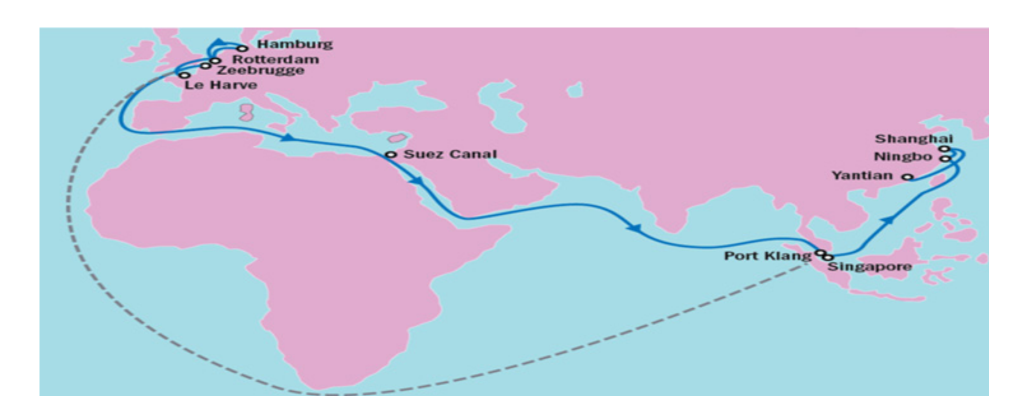
وتعتبر قناة السويس أطول قناة ملاحية وتعمل بدون أهوسة، وقابلة للتعميق لاستيعاب الأجيال الجديدة من السفن ذات الحمولات الكبيرة وتعمل على مدار الساعة طوال العام، وهى من اقل الممرات الملاحية في نسبة الحوادث البحرية.

- ولا شك أن قناة السويس تكتسب مكانتها و أهميتها من مكانة و أهمية موقع مصر المتفرد بعبقرية المكان و الزمان.

بالرغم من تلك الأهمية العالمية وتلك المكانة،إلا أن استفادة مصر من قناة السويس مازالت متواضعة جدا قياساً بالممكن، حيث يتم التعامل مع قناة السويس كممر ملاحي يخدم 10% من حجم التجارة العالمية تدر من خلال تلك الخدمة فقط 5.2 مليار دولار أمريكي و هو ما يعادل 0.03% من قيمة تلك التجارة العابرة!!

- وقد أتاحت عولمة الإنتاج فرصا للقناة يجب اغتنامها لتعظيم إيراداتها وزيادة أهميتها، وما تم استحدثته من تبني لنمط جديد "لتقسيم العمل الدولي" يقوم علي تجزئة العملية الإنتاجية التي كانت تتم تحت سقف مصنع واحد لتنتج موزعة علي عدة مصانع في عدة دول يتخصص كل منها في إنتاج جزء من السلعة ويتم التجميع بالقرب من السوق أي استخدام مصطلح "المصنع الكوني" "GLOBAL FACTORY".
- الأمر الذي تتعاظم معه أهمية الخدمات اللوجيستية، من خلال زيادة القيمة

- المضافة عبر سلاسل الإمداد، حيث يتم تكرار شحن و تفريغ و تخزين مكونات العملية الإنتاجية.



والسؤال المطروح الآن:

- كيف يمكن تحويل منطقة قناة السويس من ممر ملاحي إلي محور لوجيستي عالمي يعظم إيرادات القناة من خلال إيجاد قيمة مضافة للسلع التي تمر عبر القناة و إنشاء مراكز لوجيستية تخدم مناطق صناعية عالمية تندرج المناطق الصناعية حول قناة السويس في منظومتها لتصبح ضمن سلاسل الإمداد العالمية Global Supply Chain.

وبذا يتحدد هدف البحث ؟؟؟؟

الموقف الحالي لقناة السويس:

يمر من قناة السويس نحو 10% من اجمالى التجارة العالمية المنقولة بحرا، وتحقق إيرادا سنويا 5.4 مليار دولار على النحو السالف الإشارة إليه.

وقد عملت إدارة القناة على زيادة قدرتها الاستيعابية للسفن ذات الحمولات الكبيرة من خلال عدة مشروعات للتوسعة والتعميق وإنشاء تفريعات .

وقد تم حفر قناة السويس الجديدة بنحو 75 كم منها 39 كم حفر جاف، و46 كم تعميق وذلك لتحقيق الأهداف الآتية:

- زيادة عدد السفن التي تمر من قناة السويس من 49 سفينة يوميا إلى 97 سفينة.
- زيادة طاقتها الاستيعابية للسفن ذات الحمولات الأكبر.

- تقليل زمن الرحلة وتخفيض زمن الانتظار.
- مما يؤدى إلى زيادة إيرادات القناة إلى 13 مليار سنويا.
- ودعم القدرة التنافسية فى مواجهة الطرق المنافسة والبديلة.

ولكن ما هي أهم الطرق المنافسة والبديلة للقناة؟؟؟؟؟؟؟

تواجه قناة السويس تحديات من عدة مشروعات إقليمية وعالمية.

المشروعات الإقليمية:

- طريق ايلات اشدود:
- الفكرة الرئيسية كانت تستند الى وصل البحريين المتوسط والأحمر من اشدود والى ايلات بقناة بحرية،الا ان ارتفاع تكلفة الإنشاء وبالتالي رسوم المرور يجعل المشروع غير تنافسي مع القناة وبالتالي غير مجد اقتصاديا،وعلى ذلك تم الربط بين ايلات واشدود بالسكة الحديد والطرق.
- وتقوم فكرة المشروع على استقبال السفن القادمة من أسيا وشرق وجنوب إفريقيا بايلات ونقل الحاويات بريا (بالطرق أو السكة الحديد) وإعادة نقلها بحرا عبر ميناء اشدود.ويتكون المشروع من قناة ملاحية من ايلات بطول 10 كم خط سكة حديد بطول 300 كم وبتكلفة 5 مليار دولار بتمويل وتنفيذ صيني.
- ويعمد البعض الى التهوين من اهمية هذا الخط تأسيسا علي أن النقل البرى والسككى لايمكنه استيعاب حجم كبير من النقل مقارنة بالسفن، إلا انه يجب النظر إلى أن هذا المشروع يستقطب نوعيات معينة من البضائع مرتفعة القيمة سيتم استقبالها في مراكز لوجيستية تحقق قيما مضافة عليها كما أن هذا المشروع سيربط أيضا ميناء حيفا بايلات ، وتقوم الصين حاليا بتطوير الميناءين لرفع طاقتهما بنحو 1.2 مليون حاوية لكل منهما.
- الربط السككى بين إسرائيل والأردن ومنطقة الخليج:
- تعتزم إسرائيل إنشاء خط سكة حديد بطول 473 كم يمتد عبر الضفة الغربية ويربط إسرائيل بالأردن..
- وفى ذات الوقت هناك مخطط عراقي اردنى سعودي للربط السككى،وبالتالي

يمكن الربط مع الشبكة الإسرائيلية الأردنية من جهة والربط مع دول الخليج من خلال السعودية، كما ان هناك دعوات لإحياء خط الحجاز القديم.

- جسر الملك سلمان:

- تخطط المملكة العربية السعودية لإنشاء جسر الملك سلمان.ان المتأمل لخطة المملكة 2030 يتبين إن السعودية لن تعمد على المواردالبترولية في الفترة القادمة لذا فقد أنشئت ثلاث مناطق اقتصادية ذات طبيعة خاصة، كما ستنشئ عددا من المناطق اللوجيستية لخدمة التجارة العالمية حيث أنها من خلال جسر الملك سلمان ستسوق نفسها ـ باستغلال موقع مصر ـ بأنها نافذة أسيا على إفريقيا.

المشروعات العالمية:

- الطريق عبر القطب الشمالي.

- طريق القطب الشمالي هو ذلك الطريق الممتد بطول الساحل الشمالي لروسيا على مسافة 3600 ميل ما بين (Murmansk) غرباً و (مضيق Ber-ing) شرقاً، وقد بدأت أول دعاوى الإبحار عن طريق القطب الشمالي في بداية القرن السادس عشر بين روسيا والصين، وفى منتصف القرن السابع عشر استطاع التجار الروس تحديد جميع مناطق الطريق ولكنه لم يستخدم فعلياً في نقل البضائع.

- طبقاً لرصد الأقمار الصناعية منذ عام 1970 يوجد اتجاه عام لتناقص مساحة الجليد في القطب الشمالي خاصة في فصل الصيف.نتيجة لGlobal Warming وتشير الدراسات إلى انه سيصبح صالحا للملاحة عام 2050 إلا ان الدراسات الحديثة قللت هذه الفترة إلى 2035 .

- يحتوي القطب الشمالي على العديد من عمليات التنقيب ومشروعات استخراج البترول والغاز وأهمها مشروع Yamal لإنتاج الغاز الطبيعي المسال الذي بدأ في التصدير في فبراير عام 2017 لأوروبا خاصة في فصل الشتاء بالإضافة إلى التعاقد على تصدير الغاز الطبيعي للأسواق الأسيوية مثل الصين وكوريا واليابان خاصة في فصل الصيف وذلك لتنويع الأسواق.



يمكن تقسيم طريق القطب الشمالي إلى طريقين رئيسيين هما:

أ. المر الشمالـــي (NSR) The Northern Sea Route :

- وهو طريق ملاحي يربط بين أوروبا وآسيا عبر المحيط المتجمد الشمالي .
- الملاحة عبر مضيق StraitSnnikov لا تسمح بعبور سفن تزيد حمولتها عن 100000 طن ساكن أو ما يعادل 4500 حاوية.
- يتم إدارة طريق القطب الشمالي في المنطقة من Kara Gate و Cape Dezh–ner بواسطة هيئة روسية هي " هيئة القطب الشمالي " NSRA وهذه مياه اقليمية روسية يمكنها تحصيل رسوم مقابل المرور.

ب. المر الشمال الغربـــي (NWP) Northern West Passage :

- عبارة عن مجموعة من الممرات الملاحية التي تربط المحيط الأطلنطي بالمحيط الهادي من خلال الممرات المائية في أمريكا الشمالية في المحيط المتجمد الشمالي.
- يعتبر هذا الطريق منافسا محتملا لقناة بنما حيث يوفر حوالي 20% من المسافة بين شرق آسيا والساحل الشرقي للولايات المتحدة .
- ظروف الجليد في طريق القطب شمال كندا أكثر قسوة مقارنة بـ NSR .

- يتحكم في حركة الملاحة عبر (NWP) خفر السواحل الكندية (CCG) والتي تراقب حركة السفن العابرة ، وتوفر لها خدمات الرادار ، والمعلومات الخاصة بالطقس .
- مقارنة بـ NSR فإن معظم المناطق على الطريق NWP غير مؤهلة وغير متطورة.

أهم العقبات التي تواجه حركة الملاحة عبر القطب الشمالي:

- تراكم الثلوج معظم فترات السنة ، ووصول درجة الحرارة إلى 50 تحت الصفر.
- المخاطر المناخية الكبيرة التي يتعرض لها الطريق وفي كثير من الأحيان تكون غير متوقعة.
- عدم وجود بنية تحتية وتجهيزات لوجستية كافية .
- زيادة الأنشطة البحرية في القطب الشمالي سيكون له تأثير سلبي على البيئة
- عجز في المعدات والأجهزة المطلوبة في حالة الطوارئ مثل الطائرات ، كسارات الجليد و عدم وجود إجراءات فعالة يتم إتباعها في حالة حدوث تسريب للمواد البترولية في المياه المغطاة بالثلج.
- عدم وجود تشريعات ولوائح منظمة للملاحة.
- التكلفة المرتفعة لكاسحات الجليد المصاحبة لعبور السفن طريق القطب الشمالي NSR.
- عدم جاهزية الطريق لحركة الملاحة طوال العام حيث أن الفترة التي يكون فيها طريق القطب الشمالي NSR صالح للملاحة تبدأ من بداية شهر أغسطس وحتى نهاية شهر أكتوبر من كل عام.
- وتجدر الإشارة إلى أن التطورات التكنولوجية يمكنها أن تذلل كثير من هذه العقبات لذا لا يمكن الاستناد إليها بتقدير مدى منافسته للقناة فما هو غير منافس الآن قد يصبح منافسا قويا بفعل التطورات التكنولوجية أو التغيرات المناخية.

حركة الملاحة الأنواع المختلفة للسفن عبر طريق القطب الشمالي :

- يوفر الطريق عبر القطب الشمالي مسافة تقدر بحوالي 30% بين شرق آسيا وشمال غرب أوروبا بالنسبة للموانئ الواقعة شرق سنغافورة مقارنة بطريق قناة السويس.
- تحتوي منطقة القطب الشمالي على ثروات هائلة من البترول والغاز تقدر بحوالي 90 بليون برميل من البترول و 47 تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي و 44 بليون برميل من الغاز الطبيعي المسال.
- معظم السفن العاملة في طريق القطب الشمالي مملوكة لشركات روسية وهي سفن صغيرة الحجم .
- توجد ثروات كثيرة من المعادن في القطب الشمالي أهمها : الحديد الخام والنيكل والزنك والنحاس .
- تمتلك روسيا ثروات طبيعية هائلة من أهمها الغاز الطبيعي ، حيث تمتلك ثاني أكبر احتياطي للغاز الطبيعي في العالم، ويشكل إنتاجها 16% من الإنتاج العالمي للغاز الطبيعي ، كما إنها تعد سوق كبير لاستهلاك الغاز الطبيعي حيث يشكل استهلاكها من الغاز الطبيعي حوالي 11% من الاستهلاك العالمي.

حركة التجارة الإجمالية المارة بطريق القطب الشمالي خلال الفترة (2010: 2016)

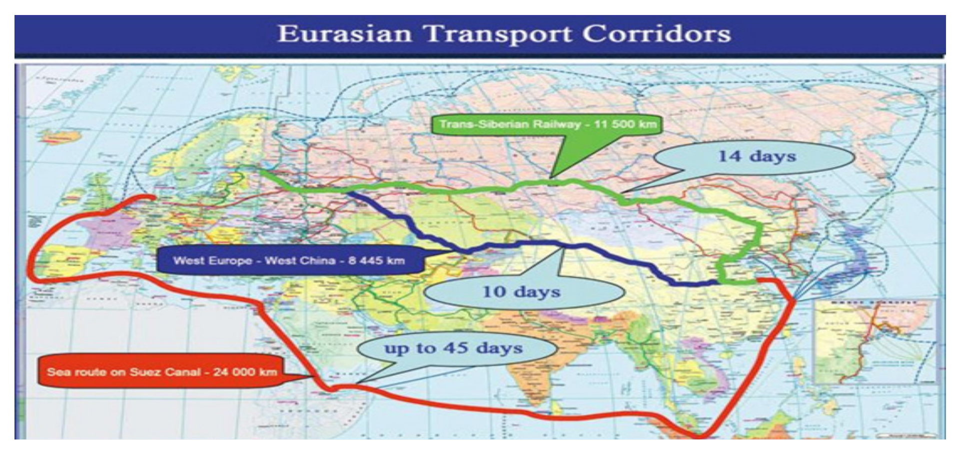
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
كمية البضائع (ألف طن)	111	821	1261	1356	274	39	215
إجمالي أعداد السفن (سفينة)	4	34	46	71	61	18	19

المصدر: مركز دراسات القطب الشمالى -جامعة هوكايدو -اليابان.

- شـهدت حركـة الملاحة عبر طريـق NSR انخفاض حاد بدايـة من عام 2014 وحتى عام 2016 للأسباب التالية:
- عدم الاستقرار السياسي بسبب العقوبات المفروضة على روسيا.
- انخفاض أسعار البترول ووقود السفن بداية من منتصف عام 2014.

- سكك حديد سيبريا:

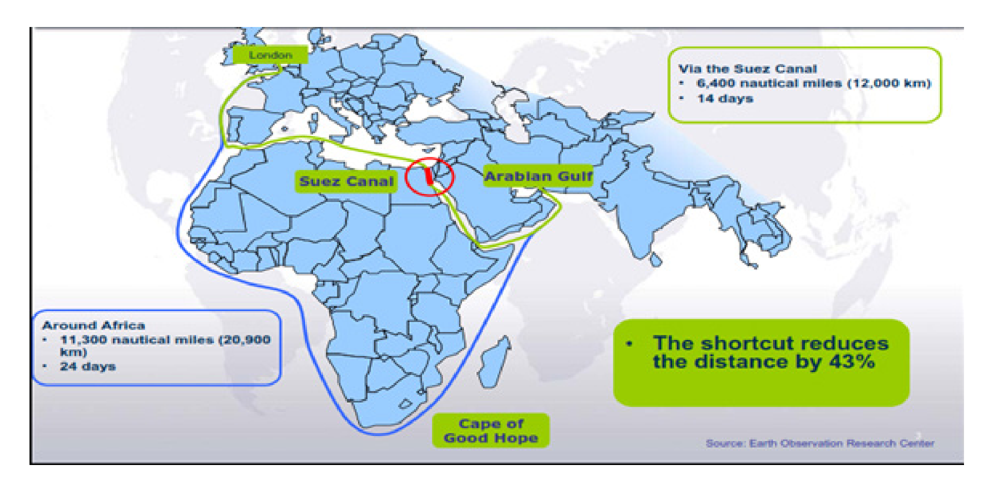
- تقوم فكرته على ربط شرق أسيا بأوروبا بخط للسكك الحديدية عبر الاراضى الروسـية لنقل التجارة السـلعية بين الطرفين ويواجه هذا الخط بعض العقبات أهمها مروره في مناطق شـديدة البرودة طوال الشـتاء مما يرفع تكلفة تشغيلها بكفاءة طوال العام.
- يعتـبر خـط سـكة حديد سـيبريا من اقدم خطـوط النقل بين الشـرق الأقصى واسـيا وأوربا وتبلغ طاقته لنقل الحاويات 75000 حاويه سـنويا منها 25000 حاويـه ترانزيـت وتبلغ طاقتـه الأجماليه 130 مليون طن/ سـنويا ، وتكلفة نقل الحاوية تزيد بنسبة 30% بالمقارنة بالنقل البحرى وتستغرق الرحلة 14 يوم.
- ويعانـى النقـل علـى هـذا الخـط من مشـاكل لوجسـتيه ومشـاكل فـى التخزين والجمـارك ، و هنـاك صعوبـة بالغـة في قبـول الـدول الأوربيـة لوضـع تجارتهـا الدولية تحت رحمة روسيا ، كما ان تجارة كوريا الجنوبية مع أوروبا ستمر عبر كوريا الشـمالية وهو أمر لن تقبله كوريا الجنوبية فضلا عن إضرار هذا الخط بصناعة السفن الكورية.



- طريق رأس الرجاء الصالح :
- هذا الطريق يعتبر أكبر الطرق البحرية المنافسة لقناة السويس ويكون منافس لقناة السويس فى حالات :
- السفن ذات الحمولات ا لأكبر من حمولة قناة السويس للاستفادة من اقتصاديات الحجم وهو ما لجأت إليه السفن خاصة
- سفن ناقلات البترول أثناء فترة توقف الملاحة بقناة السويس خلال الفترة (1967 – 1975) .
- انخفاض أسعار وقود تشغيل السفن نتيجة انخفاض أسعار البترول
- وجود فائض فى طاقة الأسطول اكبر من الطلب
- ولكن تظل قناة السويس هى الطريق الأقصر والذى يحقق وفورات لمشغلى وملاك السفن والذى تزيد أهميته
- خاصة للسفن التى تحمل بضائع غالية القيمة وتعمل بجداول منتظمة فضلا عن عدم وجود موانى كبيرة
- ومهمة على هذا الطريق لخدمة السفن المارة والتعامل معها .

والجدول والشكل التالى يوضح مقدار الوفر فى المسافة بين الطريقين :

من	إلى	المسافة بالاميال البحرية		الوفـــــر	
		القناة	رأس الرجاء	مقدار الوفر	نسبة الوفر٪
راس تنورة	كونستانزا	4144	12094	7950	66
	لافييرا	4684	10783	6099	57
	روتردام	6436	11169	4733	42
	نيواورليانز	9645	12299	2654	22
جـــــدة	بيريه	1320	11207	9887	88
	روتردام	6337	10743	4406	41
طوكيو	روتردام	11192	14507	3315	23
سنغافورة	روتردام	8288	11755	3647	29

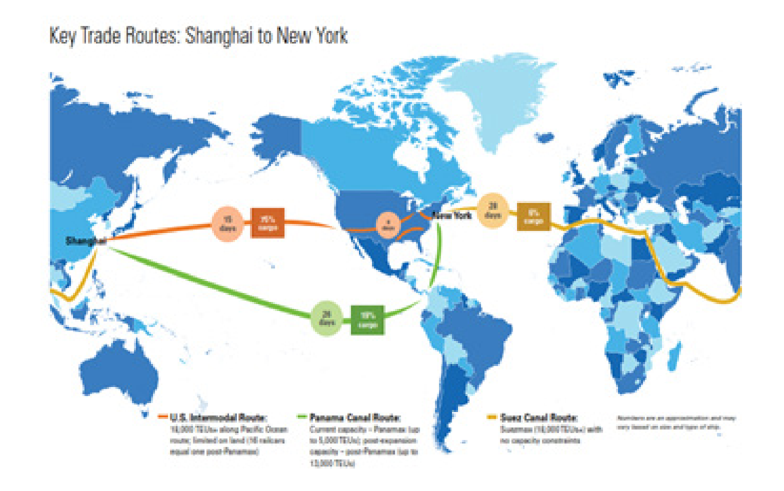


- التطورات القائمة في قناة بنما و قناة نيكارجوا :

- تعتبر قناة بنما من أهم الطرق المنافسه لقناة السويس خاصة فيما يتعلق بحركة تجارة الحاويات المنقولة بين الساحل الشرقى لامريكا الشمالية واسيا .

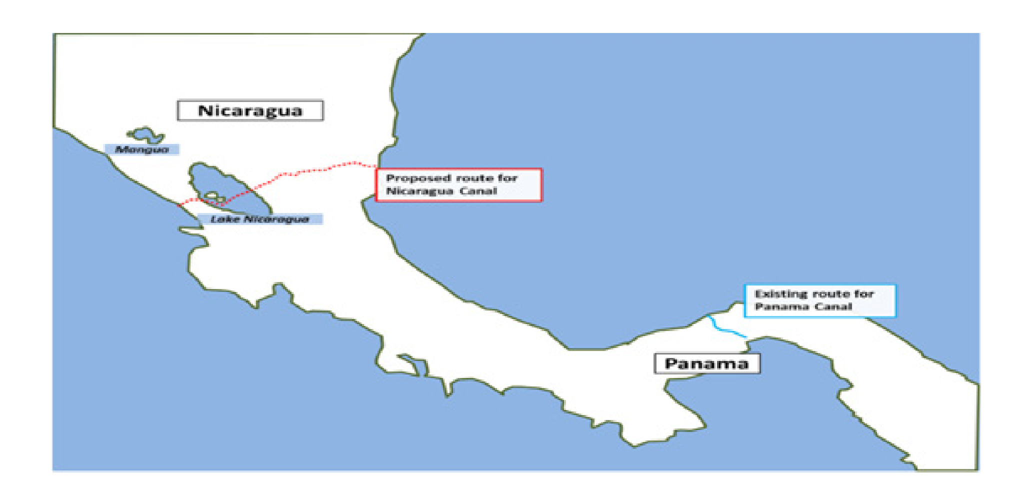
- تختصر قناة بنما حوالى من 20% إلى 60% من المسافة التى تقطعها السفن للدوران حول قارة أمريكا الجنوبية وهى تخدم حركة التجارة بين السواحل الشرقية والغربية للأمريكتين إلى جانب بعض المناطق الأخرى التى يمكن أن تؤثر على حركة الملاحة فى قناة السويس وهى :

- شمال شرق آسيا ،شرق استراليا ونيوزيلندا ،دول الساحل الغربى من أمريكا الشمالية والجنوبية ،بعض دول الشرق الاوسط.



ويوضح الجدول التالى الوفر فى المسافة المحقق للسفن بين ميناء نيويورك وعدد من الموانى فى آسيا فى حالة عبورها قناة السويس .

من ميناء نيويورك	قناة السويس	قناة بنما	الوفر	
			ميل بحرى	%
الى ميناء هونج كونج	11632	11301	331	-
ليم تشابانج فى تايلاند	11002	12645	1643	13
سنغافورة	10204	12537	2333	19
كولومبو فى سيريلانكا	8600	14073	5473	39



- طريق الحرير الجديد:

المبادرة الصينية مبادرة الحزام والطريق تتكون من شقين:

- طريق بحري وطريق برى وسككي يربط قارات العالم والمفترض ان الطريق البحري يمر عبر قناة السويس وقد نجحت إسرائيل في استقطاب الشركات الصينية لتنفيذ مشروع ايلات اشدود بتكلفة مقدارها 5 مليار دولار بتمويل صينى، وكذا تطوير مينائى حيفا واشدود لتصبح جزءا من طريق الحرير ، كما ان السعودية والكويت ايضا دخلتا فى اتفاقات مع الصين ليصبحا ضمن المشروع ،كما يتضمن المشروع مد سكة حديد من شرق افريقيا لغربها،بالاضافة الى تضمنه خط سكه الحديد الذى يربط الصين باوربا الى اسبانيا بطول 13000كم ، يمر عبر 6 دول هى كازخستان -روسيا - وروسيا البيضاء - بولندا- فرنسا تستغرق الرحله 17 يوم بينما بالبحر تستغرق 45 يوما وتكلفة النقل تزيد بنسبة 30% عن النقل البحرى.

- ولاشك ان هذا الطريق سيمارس اثارا سلبية على حركة المرور فى قناة السويس ليس من حيث حجم التجارة ولكن من حيث القيمة

- وازاء التحديات التى تفرضها الطرق البديلة والمنافسة فان الامر يتطلب وضع استراتيجية واضحة لمواجهتها تقوم على استغلال تفرد القناة بموقع يجعلها Center of everywhereوحيث ان الدراسات قد أجمعت علي أن العامل الرئيسي لجذب الاستثمار عالميا هو إمكانية الوصول للأسواق و العملاء. وهذا هو مناط التفرد في موقع القناة.

- ومن هنا تأتى أهمية استغلال هذا الموقع كمركز صناعى و لوجيستى عالمي لخلق طلب اضافى على خدمات المرور من قناة السويس، مما يرفع من قدرتها التنافسية في مواجهة الطرق البديلة.

- وترجع اهمية التحول لمحور صناعي ولوجيستى الى انه يعظم ايرادات الفناة من مصدرين اولهما:

- اولهما تعظيم عوائد قناة السويس حيثان متوسط ايراد الحاوية حاليا كرسم مرور يتراوح من 90 الى 100 دولار يقفز هذا الايراد الى ما يتراوح ما بين

3500 الى 5 آلاف فى حالة اجراء عمليات لوجيستية وعمليات قيمة مضافة.

- ثانيهما خلق طلب اضافى على خدمات المرور، ذلك ان توطن الصناعة فى هذه المنطقة يترتب عليه استيرا مستلزمات الانتاج وتصدير منتجات تلك الصناعات الى الخارج عبر القناة ، وبالتالى تولد تلك الصناعات طلبا اضافيا على خدمات المرور من قناة السويس ، مما يزيد من اهميتها ويدعم قدرتها التنافسية.

- يمكن التمييز بين عدة انشطة لوجيستية
- خدمة الصناع
- خدمة التجار
- خدمة السفن العابرة

المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس:

- مفهوم المنطقة الاقتصادية الخاصة:

- منطقة جغرافية في دولة ما تكون مخصّصة لتصدير البضائع إلى الدول الأخرى وتوفير الوظائف، و تستثنى المناطق الاقتصادية الخاصة من القوانين والتشريعات الاعتيادية، كالضرائب والجمارك وقوانين العمل والقيود القانونية الأخرى على الأعمال التجارية.
- أو على الأقل تخضع هذه المناطق إلى ترتيبات معينة خاصة بها من حيث المعاملة الضريبية والتنظيمية .
- المنطقة الاقتصادية لقناة السويس SCZ
- وقد طرأ تعديل تشريعي لقانون المناطق الاقتصادية الخاصة لعام 2015 بحيث أصبحت المنطقة الاقتصادية الخاصة بشمال غرب خليج السويس وموقعها العين السخنة جزء من المنطقة الاقتصادية الخاصة لإقليم قناة السويس. (قانون رقم 27 لسنة 2015)
- وبحسب القرار الجمهوري (أغسطس 2015) الذي نشر في الجريدة الرسمية،

- تتضمن المنطقة الاقتصادية لقناه السويس ما يلى:

أولاً :(4) مناطق فرعية : ـ

1. العين السخنة.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية للعين السخنة بمساحةقدرها210 كم^2.

2. غرب القنطرة.. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية غرب القنطرة بمساحة قدرها 13.6 كم2.

3. شرق إسماعيلية.. تقدرمساحةالمنطقة الاستثمارية شرق إسماعيلية بمساحة قدرها 71كم2

4. شرق بورسعيد .. تقدر مساحة المنطقة الاستثمارية شرق بورسعيد بمساحة قدرها 75.52كم .

- مكونات المنطقة الاقتصادية :

ثانياً :(6) موانئ تجارية : ـ

1. ميناء السخنة
2. ميناء الأدبية
3. ميناء شرق بورسعيد
4. ميناء غرب بوسعيد
5. ميناء العريش
6. ميناء الطور

• اهداف المنطقة الاقتصادية لقناة السويس :

- جذب الاستثمارات الاجنبية للمنطقة لإنشاء مشروعات صناعية و خدمية للمنافسة اقليمياً ودولياً

• نقل تكنولوجيا المتطورة

- زيادة الصادرات وذلك لزياده حصه مصر من التجارة العالمية
- توفير فرص عمالة والارتقاء بالخبرات و المهارات الفنية المحلية

- زيادة الدخل القومي المصري
- وتقدم هيئة المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناه السويس، مجموعة من الحوافز المالية والتسهيلات الإجرائية من بينها نظام الشباك الواحد.
- تبين من مراجعة التجارب الدولية ان المناطق الاقتصادية الخاصة قد تسهم فى زيادة الدخل زيادة كبيرة فى الاجل الطويل حيث تضاعف دخل الفرد فى شينزن الى 100 ضعف خلال 30 سنة وتحولت من قرية صغيرة الى مدينة عالمية يسكنها 14 مليون .
- كما ان يمكن ان تحقق المناطق الاقتصادية الخاصة اثارا حميدة على جذب الاستثمار والنمو وزيادة الصادرات فى مدى زمنى قصير نسبيا ، اذ اسفرت تجربة مقدونيا فى الفترة من عام 2007 الى 2014عن زيادة الاستثمار فى المنطقة الاقتصادية الخاصة من 20 الى 30% من اجمالى الاستثمار الاجنبى المباشر الوارد للدولة،بل وبلغ 51% عام 2009.
- نسبة الصادرات من المنطقة الاقتصادية تمثل 27% من اجمالى صادرات الدولة.

التحديات التى تواجه المنطقة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس:

- عدم وجود إطار مؤسسي ملائم.
- سمح تشريع المنطقة الاقتصادية الخاصة بإنشاء مشروعات النقل واللوجيستيات بقيود شديدة:
  - إصدار قرار من رئيس الوزراء إن تكون المشروعات كثيفة العمل.
  - لم يضع قواعد تسهل إنشاء المناطق اللوجيستية وحسن سير العمل بها.
  - لم يراعى تنافسية المراكز اللوجيستية بالمنطقة الخاصة مع المراكز اللوجيستية حول مصر.
  - لم يضمن حرية التجارة فى هذه المنطقة.
- يضم مجلس الإدارة رئيس المنطقة وبعض الوزراء بحكم وظائفهم ومحافظو مدن القناة وبعض الخبراء،وبالرغم من ان المشروع ارتكز على اللوجيستيات لايضم تشكيله اى من خبراء اللوجيستيات.

- عدم تأهيل عمالة فنية قادرة على المنافسة الدولية ومربوطة بسوق العمل.
- تبين من دراسة الحوافز الضريبية فى المناطق الاقتصادية الخاصة فى الدول المجاورة عدم تنافسية الحوافز الاستثمارية المصرية.
- عدم تنافسية المعاملة الجمركية
- تخوف المستثمرين من الاستثمار فيها لتعارضها مع اتفاقيات التجارة الاقليمية
- لنطاق الجغرافى للمنطقة الجمركية لابد ان يحاط بسور
- التعارض بين المناطق الاقتصادية الخاصة واتفاقيات التجارة الاقليمية
- حرمان المناطق الاقتصادية الخاصة من مزايا الاتفاقيات الاقليمية يضع قيد على الاستثمار داخله
- منتجات المنطقة الاقتصادية تحظى بمعاملة تفضيلية لاعفائها من الضرائب والجمارك،وبالتالى يصبح المنتج المحلى اقل تنافسية
- استفادة دول اخرى غير اعضاء فى الاتفاقية عبر التصدير للمناطق الاقتصادية وتغيير شهادة المن
- حل هذا التعارض
- معاملة منتجات المنطقة الاقتصادية وفقا لقواعد المنشا ونسبة المكون المحلى
- سداد قيمة الضرائب والجمارك على مدخلات منتجات المنطقة الاقتصادية فى حالة تصديرها فى اطار الاتفاقيات الاقليمية
- مراعاة التكامل مع المناطق الاقتصادية الخاصة فى المنطقة العربية حيث ان التنافس يصب فى مصلحة الآخر.
- ويكون التكامل من خلال تنسيق الحوافز وان تركز كل دولة على المشروعات ذات الميزة التنافسية لها.
- ومن باب اولى يتم التكامل بين الموانئ داخل المنطقة الاقتصادية وخارجها.
- الممارسات الحالية توضح تخصيص مساحة من الاراضى لروسيا لانشاء منطقة لوجيستية واخرى لموانئ دبى كمطور صناعى

- الاوفق منح تسهيلات للشركات الصناعية الدولية لاقامة مشروعات فى المنطقة، وهذه الشركات سيأتى فى ركابها موردى الخدمات اللوجيستية الخاصـة بهـا حيـث ان هـذه الشـركات ترتبـط باتفاقيـات تحالـف مـع مورديها.

التوصيات:

1. لزيادة القدرة التنافسـية للقناة والاسـتفادة من قناة السويس الجديدة فان الامر يتطلب انشاء مراكز لوجيستية وصناعية فى المنطقة الاقتصادية ذات الطبيعة الخاصة. وادخال منطقة سيناء فى المنظومة مع مراعاة ان يكون هناك ترابط بين المنطقـة الاقتصاديـة الخاصـة فـى اقليـم قناة السـويس ومنـع المنافسـة الضارة مع الموانئ الجافة والمناطق اللوجيستية المزمع اقامتها خارج هذه المنطقة.

2. تلاحـظ عدم انشـاء اى مشـروعات فـى اطار المنطقـة الاقتصادية الخاصة لقناة السويس وفقا لنظام المنطقة ـ ذات الطبيعة الخاصة ـ وانما تم انشاء مشروعات وفقـا لقانـون المناطـق الحـرة الامر الذى يؤكد عدم تنافسـية الحوافـز الممنوحة فى اطـار المناطـق الاقتصاديـة الخاصـة من حيث المعاملـة الجمركيـة والضريبية. الامر الذى يحتاج الى اعادة نظر فى هيكل الحوافز الممنوحة لتلك المنطقة.

3. مراعـاة ان يتـم التنسـيق مـع المناطـق الاقتصاديـة ذات الطبيعـة الخاصـة المقامة فى المنطقة العربية (الامارات ـ السعودية ـ عمان ـ الاردن ....الخ)، حيث ان التنافـس بينهـا يصـب فى مصلحة المناطـق الاقتصادية الاسـرائيلية. ونقتـرح ان يكون التنسـيق بأن تتخصص كل دولة فى الصناعات ذات الميزة التنافسـية فى تلك الدولة.

4. عدم ملائمة الاطار المؤسسـى الموجود من حيث التشـرعات المناسبة لتنفيذ الاسـتثمار فى المناطق اللوجيسـتية ومشـروعات النقل. ويتكون مجلس ادارة الهيئة الاقتصاديـة مـن محافظـى الاقليـم ورئيس الهيئـة ووزير النقل ويتلاحـظ على هذا التشـكيل انـه لايتضمـن اى خبـراء فـى المجـال الصناعـى واللوجيسـتيات او خبـراء اقتصاديين بالرغم من الهدف الاساسـى لهذه المنطقة هو انشـاء منظومة صناعية ولوجيسـتية ونقـترح تشـكيل Think Tank كامانـة فنيـة للمجلـس تعـد لـه الـرؤى الاسـتراتيجية مـن الناحيـة الاقتصاديـة والصناعية واللوجيسـتية، وضرورة انشـاء مجلس اعلى للوجيستيات وجهاز لتنظيم ممارسة هذه المهنة وفقا للاسس الدولية.

5. تلاحظ ايضا انه تم تخصيص الاراضى لدول (الصين و روسيا والامارات) ولكـن التجـارب الدوليـة الناجحـة فـى هـذا المجال اوضحـت ان النجـاح مرهون بالاستعانة بشركات دولية النشاط وتوطينها فى المنطقة وسيأتى فى ركابها موردى

الخدمات لها وبالتالى يتم انشـاء منظومة لوجيسـتية متكاملة من خلال الشـركات وموردبها.

6. اوضحت الراسات ان نجاح هذه المشروعات من شأنه ان يوفر فرص عمالة مباشـرة تـتراوح مـن 1 مليـون الى 1.5 مليـون فرصـة عمـل. وحتـى تسـتفيد مصر مـن هـذه المشـروعات فـى تقليـل البطالة لابد مـن اعـداد متدربين وفقا لما يتطلبه سوق العمل فى هذه المنطقة ويتم اعدادهم وفقا للمعايير الدولية من خلال مراكز تدريبيـة بالجامعـات علـى ان يتـم منحهـم شـهادات احترافيـة وفقـا للتخصصـات المطلوبة، كما انه من الاهمية بمكان ان يتم تزويدهم بثقافة العمل الدولى.

7. ان هذا العدد المتوقع من العمالة المباشرة يفوق عدد السكان فى مدن القناة وبالتالى سيكون الحل هو استقطاب عمالة من خارج المنطقة الاقتصادية الامر الذى يتطلب وضع خطط واضخة لتوطين العمالة الوافدة.

8. لابد ان يكون لمصر دورا فاعلا فى تأمين الملاحة فى القرن الافريقى وباب المندب لضمان تأمين الملاحة فى قناة السويس.

9. دراسـة جـدوى تعميـق الغاطـس فى قناة السـويس فى ضوء تطـور احجام سـفن الاسـطول العالمى (توجد طلبات بناء سـفن حمولة 24 الف حاوية) ، وتغير انماط التجارة العالمية .

10 . اعادة النظر فى رسوم سفن الحاويات للتحول من نظام حمولة قناة السويس الى نظام الحاوية المطبق فى قناة بنما.

11 . ضرورة انضمام مصر كمراقب فى مجلس ادارة القطب الشـمالى حتى تكون على دراية بالتطورات التى تحدث فى هذا الطريق البديل المحتمل.

12 . السعى للاستفادة من التمويل الصيني المتاح فى اطار مبادرة الحزام والطريق فى تمويل مشروعات البنية الاساسية والموانى فى منطقة قناة اليويس.

أ.د محمد علي إبراهيم

استاذ اقتصاديات النقل واللوجيستيات

مستشار رئيس الأكاديمية العربية للعلوم

والتكنولوجيا والنقل البحرى

سابعاً:

القناة في الوجدان والذاكرة:

قناة السويس في الوجدان المصري من المشروع إلى التأميم

أ.د. إيمان عامر

قناة السويس في الوجدان المصري
من المشروع إلى التأميم

أ.د. إيمان عامر

ليسـت هناك قناة ملاحية في العالم امتزجت فيها المياه بالدماء كقناة السـويس، فقصة القنـاة قصـة قديمـة ذات جـذور بعيـدة الغـور ترجع للزمن الذي سـعى فيه الغـرب للاتصال بالشـرق من أقصر طريق ممكن، فتولد في خيال البشـر مشـروع شـق قناة في برزخ السويس، وقد شـوه فكرة المشـروع وأفسـدها أنها اقترنت بشـهوة الاسـتعمار وجنون الرغبة في التسـلط علـى الشـرق والاسـتيلاء علـى ثرواته، ففـي ذلك العصـر الذي كان فيـه الفلاسـفة والعلماء يعتقدون أن الخلق الإنسـاني وصل فيه إلى أسمى مراتبه، كان هو بالذات العصر الذي وصل فيه هذا الخلق إلى أحط دركاته، ومن هنا كانت تعاسة أهل الشرق الذي وقف الأوربي منهم والبندقيـة في يـد والسـوط في يد، وبهذه العقلية وبذلك النصيب القليل من الضمير الإنسـاني مضى ديلسـبس ومسـاعدوه من مختلف الجنسيات الأوربية في تنفيذ هذا المشروع على وجه لا يمكن أن يتصور الإنسان أشنع ولا أوجع منه.

ونجح ديلسـبس فيما فشـل فيه بونابرت وجماعة السـان سـيمون واسـتصدر من سـعيد امتيازًا لحفر القناة...

ولا شـك أن هذا الامتياز اشـتمل على جميع العناصر اللازمة لخلق مستعمرة فرنسية في برزخ السـويس، حيث كان للشـركة حق نزع ملكية الأفراد لصالح المشـروع وحق حفر وصيانة الترعـة العذبـة، إضافةً إلى حقها في تقاضي رسـوم من الفلاحـين نظير حصولهم على الماء اللازم لري أراضيهم، وغير ذلك من الامتيازات المجحفة لحق مصر.

ومما لا شـك فيه أن ما عُرِّف بـ"لائحة اسـتخدام العمال المصريين" كان أقصى البنود قسـوةً في تاريـخ الشـعب المصـري، حيـث لجأت الشـركة إلى ما يسـمى بمقاولـي الأنفار لجلب العمال إضافةً إلى استخدام الشباب المجندين في العمل.

وقـد حُفِـرَت القنـاة في بدايـة العمل بالمعـاول والقفف قبل اسـتخدام آلات الحفر، وكانت هنـاك أماكـن لتجمـع العمال حيث يربطـون بالحبال في أيديهم في صـورةٍ تُعيد للذاكرة قوافل العبيـد الأفارقـة الذيـن كانـوا يُنقلـون إلى شـواطئ غرب أفريقيـا تمهيدًا لنقلهـم إلى العالم الجديد.

ولا ننسى كم من الآلاف قد مات من العمال المصريين عطشًا في ساحات الحفر- خاصةً في السنوات الأربع الأولى- حيث بدأ حفر القناة قبل حفر الترعة العذبة واعتمدت على وسيلة بدائية هي ماء الآبار التي تنقلها الجمال وكم أدرك الموت العمال قبل أن يدركهم ماء الآبار.

وإذا كانت التضحية البشرية التي قدمتها مصر للمشروع لا تُقدر بثمن، فإن الأموال التي خسرها الاقتصاد المصري طوال تلك السنوات كانت بالملايين.

إضافةً إلى اضطرار مصر إلى بيع حصتها في الأسهم لانجلترا ونجاح المؤامرة البريطانية مع الاستعماري اليهودي روتشيلد في الحصول على الأسهم بأربعة ملايين من الإسترليني، حتى كتب دزرائيلي إلى الملكة قائلاً: "الآن أصبح كل ما كان للخديوي لجلالتك".

ومنذ ذلك التاريخ إلى أن أُمِمَت شركة القناة في يوليو 1956 انساب أكثر من مائة مليون جنيه في خزائن الحكومة البريطانية قيمة أرباح أسهم مصر.

وقد سبقت مأساة بيع الأسهم لانجلترا عدة مآسٍ مالية جسيمة أخرى تحملتها مصر، وكان من بينها التعويض المالي الضخم الذي حكم به نابليون الثالث إمبراطور فرنسا في يوليو 1864 إثر النزاع الذي قام بين الشركة وإسماعيل، وانتهز ديلسبس فرصة تحكيم نابليون وطالب بتعويضات خيالية بلغت 107 مليون فرنك أي أكثر من نصف رأسمال الشركة.

هذا بالإضافة إلى نفقاتٍ أخرى باهظة توزعت على الرشاوى والحملات الصحفية والاستشارات القانونية المؤيدة لوجهة النظر المصرية.

ولا نستطيع أن ننسى نفقات الاحتفال بافتتاح القناة ودعوة ملوك وعظماء أوربا حيث اعتبر إسماعيل أن الانتهاء من شق القناة هو أجلّ عمل شهدته الإنسانية في ماضي الأيام وحاضرها.

وكانت الضغوط الدولية ونجاحها في سحب البنك الدولي عرض إقراض مصر 200 مليون دولار لتمويل مشروع السد نموذجًا لاستخدام سلاح اقتصادي لتحقيق ضغطٍ سياسي على مصر.

وكان تأميم القناة حتمية اقتصادية وسياسية حيث لا يستقيم شعار الثورة آنذاك مع وجود احتكار أجنبي في جزءٍ حيوي من البلاد.

واتخذ الرد الاستعماري على تأميم شركة قناة السويس عدة صور؛ فعلى الصعيد الاقتصادي تم تجميد الأموال المصرية في الخارج، وعلى الصعيد الدبلوماسي اتخذ صورة

مؤتمـرات دوليـة لعزل مصر سياسيًا، وعلى الصعيد العسـكري اتخذ صـورة العدوان الثلاثي علـى بورسـعيد الـذي كشـف عن التحالف غـير المقدس بـين الاسـتعمار والصهيونية في جميع أشكاله السافرة والمُقنعة.

إن هـذه المعانـاة الثقيلـة والطويلـة التي عاناها الشـعب المصري من أجـل القناة على مر تاريخـه والـتي حاولنـا أن نرسـم لهـا عرض سـريع، عـبر عنها الوجـدان المصـري من خلال مصـادر تاريخيـة أكثـر حميميـة مـن الوثائـق الرسميـة، ونسـتطيع أن نتتبع صـورة القناة في الوجـدان المصـري مـن خلال عـدة مصـادر وكتابات غـير تقليديـة، فالتاريخ الرسمـي لقناة السويس تناولته العديد من الدراسات بمختلف اللغات، أما التاريخ الشعبي فهو ما نوَّد إبرازه من خلال بعض المصادر غير الرسمية من صور وأعمال أدبية وفنية تعطينا صورة أوضح عما تعنيه القناة في وجداننا، صورة أقل رسمية وأكثر حميميّة.

الصحافة

صبيحـة إعـلان تأميم القناة خرجت الصحـف المصرية لتنقل ردود الأفعال العالمية تجاه التأميـم فرصـدت اجتمـاع إيدن بكبـار القادة العسـكريين البريطانيين والاتفـاق على اجتماع وزيري خارجية بريطانيا وفرنسا، إضافةً إلى المناقشة العاصفة التي حدثت بين سفير مصر في باريس ووزير خارجية فرنسا[1].

وكتب أنور السادات مقال للتعليق على هذا الخبر بعنوان "قادر وفاجر"، حكى فيه كيف فقد وزير خارجية فرنسـا رشـده أمام سـفيرنا في باريس، كما احتج فيه على تصريح انجلترا بأن حرية الملاحة في القناة أصبحت مهددة بعد التأميم؟!

وتساءل: "إني أسأل المُغالِّط إيدن كيف أصبحت حرية الملاحة اليوم في خطر والقناة في مصر منذ قامت الثورة وتحت سيطرة مصر منذ قامت الثورة فهل تصور الحصيف إيدن أن جنوده الذين كانوا على القنال هم الذين يحمونها؟! إذا تصور هذا فهو أحمق... وأما أن هذا القرار تعسـفي فإن ذلك أمر يدعو إلى السـخرية والهزء... وعلى ما يقول المثل العامي عندنا قادر.. وفاجر!!"[2]

كما سـجلت الصحافة تحفُظ مصر على أموال شـركة القناة في البنوك، واحتجاج إدارة الشركة السابقة – في باريس– على ذلك.

وفي مقـال بعنـوان "خطـة القراصنـة" اسـتعاد السـادات خطة جلادسـتون رئيس وزراء

بريطانيا للاستيلاء على أسهم مصر في القناة كجزء من خطتها للاستيلاء على مصر.[3]

وفي مقال بعنوان "انبشوا قبوركم" تذكر السادات خطة دزرائيلي رئيس وزراء انجلترا للحصول على أسهم مصر في القناة وقال: "لقد نبشت الديلي إكسبريس بالأمس قبر دزرائيلي لأنه لم يعمل حساب ظهور عبد الناصر وقت أن عقد الصفقة. وأنا أنصح الديلي إكسبريس أن تنبش كل قبور رؤساء وزراء بريطانيا الاستعماريين لأن البناء الذي أقاموه على جماجم وحريات وأرزاق الشعوب يتهاوى اليوم كأوراق الخريف أمام إرادة الشعوب".[4]

وكشف السادات عن رغبة بريطانيا في قتل وتجويع الشعب المصري بمحاولاتها منع مصر من بناء السد العالي، وإخضاعها بالقوة نتيجة لعقدة خبيثة أتلفت نفوسهم ودفعتهم إلى الجنون بعد تأميم القناة.[5]

ثم سأل فرنسا وانجلترا عما يدعونه من قيام الحلفاء الغربيين بعمل مشترك للرد على التأميم حتى يكونوا ضامنين للحق والعدالة؟! رغم قيام حزب العمال في بريطانيا بتأميم صناعة الصلب والمواصلات وكثير من المرافق. وأثبت في مقاله أن ما يطالبون به لأنفسهم ينكرونه علينا.[6]

وفي مقال يرصد خطوة بخطوة عمليات التأميم ذكرت جريدة الجمهورية كيف بكى عمال بورسعيد وهم يشاهدون رفع العلم المصري ونشر صورة لعدد من العاملين بالقناة ينظرون إلى تمثال ديلسبس نظرة تشف واحتقار.[7]

كما رصدت الجريدة كيف فقدت صحف الغرب صوابها وأخذت تكيل السباب لمصر، حتى أن جريدة الديلي ميل البريطانية أخذت تطالب باحتلال مصر. في حين كرست الصحف العربية في لبنان والأردن صفحاتها لتحية القرار.[8]

كما نشرت أنباء عن مظاهرات شعبية في القدس وغزة تهتف بحياة مصر وتعلن فرحتها بقرار التأميم.[9]

وفي مقال لكامل الشناوي بعنوان "بأظافرنا حفرناها" احتج على موقف انجلترا وفرنسا من التأميم، وذلك على بطلان مزاعمهم بأن الملاحة في القناة سارت طبيعية ولم تتأثر بقرار التأميم واقتبس عبارة من خطبة التأميم لعبد الناصر بأن "القناة قطعة من مصر، ندافع عنها ونحميها إلى آخر قطرة من دمائنا". ويقول: "إن التأميم جعل القناة لمصر، القناة التي حفرها أباؤنا بأظافرهم وبنوها بجماجمهم وخسرت فيها مصر ملايين الجنيهات طوال مائة عام. إن الماء الذي يجرى في القناة ليس ماءً خالصًا، إنه ذوب عرقنا ودمائنا،

ولقـد آن أن يتحـول العـرق والدم إلى سـد عـال يتدفق فيه الرخاء لبلادنـا ويرفع عنها غوائل الاستعمار".[10]

أما عبد الرحمن الخميسي فكتب: "كل العمال المصريين الذين أحرقت عافيتهم سياط السخرة في شق القناة، وأطفأ شبابهم الإرهاق وتفصدت قلوبهم بالعرق، وكفنتهم عواصف الرمال. وهم أحياء، كل تلك الألوف المؤلفة انتفضت على صوت البعث الوطني بقرار تأميم القناة".[11]

وفي مقال أحمد الصاوي محمد رصد رد فعل الشعب المصري بل والعربي أيضًا في مؤازرة قرار التأميم وعودة الحق لأصحابه،[12] حتى أن بعض الأجانب تأثروا بخطاب التأميم، فيذكر الصاوي أنه رأى سيدة مالطية تحمل الجنسية الإنجليزية وقالت: "ليتني كنت اليوم مصرية لتتضاعف فرحتي ويتضاعف كبريائي".[13] فيذكر أحمد الصاوي في مقال آخر ثقته في شعب مصر ومقدرته ووطنيته وموارده المادية والمعنوية معًا، "لو دقينا شوية زلط وكسرنا شوية طوب! أجل سنبني بها السد العالي".[14]

كما نشرت الأهرام في نفس العدد تأييد الطلبة المصريين المقيمين في فرنسا لقرار التأميم.١٥

أما الدكتور طه حسين فكتب يعترف باعتزازه وإيمانه بالسياسة الخارجية المصرية كما لم يؤمن أو يعتز من قبل، ويرى أن ما تخوضه البلاد في تلك الأيام بمثابة مغامرة جديدة لامتحان مصر كما سبق وامتحنت بالاحتلال البريطانى من قبل، ويدعو كل مصري لترديد عبارة "عند الامتحان يُكرم المرء أو يُهان" حتى يعبر هذا الامتحان العسير الذي يفرضه الغرب علينا "فليس المرء وحده هو الذي يُكرم أو يُهان وإنما الشعوب أيضًا تُهان أو تُكرم عند الامتحان".[16]

أما محمد حسنين هيكل فمضى يسأل السير أنتوني إيدن رئيس وزراء بريطانيا - الأنيق الرشيق الرقيق- عما طالب به أمام مجلس العموم البريطاني بأن يكون هناك إشراف دولي على قناة السويس بوصفها معبرًا مائيًا يهم العالم كله، ومضى يسأل "ماذا عن جبل طارق ماذا عن باب المندب؟ ماذا عن الدردنيل؟ ماذا عن قناة بنما؟ أليست كلها مضايق أو معابر تهم العالم كله؟ لماذا إذن لا يطالب لها سير أنتوني إيدن بإشراف دولي؟!

يريدون إشرافًا دوليًا على الملاحة في القناة باعتبارها معبرًا مائيًا يهم العالم كله... نعدكم أن نفكر ولكن على شرط... شرط واحد صغير وهو أن توضع جميع المعابر المائية في العالم وجميع المضايق تحت إشراف دولي، جبل طارق وباب المندب والدردنيل وبنما. بعدها

وليس دقيقة واحدة قبلها نعدكم بأن نفكر في أن تكون القناة تحت إشراف دولي".[17]

وفي مقال آخر بعنوان "رقعة على بنطلوني" يقول هيكل: "سأضع رقعة على بنطلوني حين ينحل! سأضع رقعة على كم سترتي عند الكوع إذا بلى وتمزق! حتى لا أدفع مليمًا واحدًا في صوف إنجليزى... فلنمتنع عن استهلاك أى شئ تصنعه بريطانيا التي جمدت الأرصدة الإسترلينية لمصر ولنرد لبريطانيا عقابها المزعوم! كسادًا وبوارًا ووقف حال!... ملاحظة أخيرة: دعونا نطبق هذا الإجراء أيضًا على فرنسا... فرنسا بائعة الأزياء... بائعة العطور... بائعة الشمبانيا... بائعة الهوى!!"[18]

ميلاد الزعيم

ولا يمكن أن نغفل هنا أهمية الخطب السياسية المسجلة بالصوت أو الصوت والصورة كمصدر تاريخي حي يعكس مدى مصداقية المشاعر بين الشعب والحاكم خاصةً إذا كان هناك نوع خاص من الكاريزما يتمتع به شخص الزعيم.

وما حدث إبان التأميم كان نوع من الالتفاف حول الزعيم الذي حقق للبلاد مطلبًا انتظرته طويلاً... وبدأت الصحافة مرحلة مهمة هي مرحلة صناعة البطل أو لنقُل تعبئة الشعور العام للالتفاف حول البطل والزعيم فظهرت مقالات عدة لأداء هذه المهمة من خلال تعبير كُتابها عن مشاعرهم تجاه الزعيم.

ومن هذه المقالات ما كتبه أحمد الصاوي محمد: "اسم عبد الناصر على كل لسان، وصورته في كل قلب... لقد بسط سياسة بلاده بكل بساطة ليدركها رجل الشارع... لقد شاعت الفرحة والفرحة للشعوب تلزمها لزوم الخير، إن الفرحة تجمع القلوب بالمحبة، وقد صنع عبد الناصر هذه المعجزة أيضًا... هنيئًا لك ياشعب مصر... لقد وجدت زعيمًا!".[19]

أما السادات الذي كان لمقالاته في الجمهورية صدى شعبي كبير فكتب عن عبد الناصر مقال بعنوان "التار... التار" قال فيه: "نعم... لقد أخذ لنا جمال بتارنا.. وجمال صعيدي من أسيوط.. وعربي من بني مر... إن مصر فخورة بك يا جمال... فخور بك أحياؤها والأموات، وفخور بك أباؤها والأجداد... فخور بك نيلها وهرمها وترابها وسماؤها.. لأنك أخذت لهم بتارهم ياجمال".[20]

وفى جريدة واحدة وصفحة واحدة كتب كل من أحمد لطفي حسونة وخالد محمد خالد مقالين عن عبد الناصر تحت صورة توضح التفاف الجماهير حول الزعيم، كتب الأول تحت عنوان "هذا الرجل هوايته مجد مصر": "إن عبد الناصر هوايته المجد... إن هذا الرجل لا

يطيق أن يمر شهر عليه.. دون أن يعمل لبلاده ما يهز أركان العالم ويحفر أعمق الذكريات في صفحـة التاريـخ... هكـذا وجدنا هذا الرجل.. يخرج مـن نصر إلى نصر ومن أمل إلى أمل... إلى أمل..

كان يكفيـه مجـدًا على الزمن أن خلع ملكًا فاسـدًا وأطاح بالإقطـاع، وعصف بالأحزاب، وخلد دسـتورًا، وحرر وادي النيل، وحقق الجلاء وسـلح الجيش ورسـم لبلاده سياسـة خارجية مستقلة يتزايد أنصارها يومًا بعد اليوم".

هكذا رسم لطفي حسونة لعبد الناصر صورة البطل الأوحد الذي حقق المعجزات.[21]

أمـا الكاتـب الإسـلامي خالـد محمـد خالـد فكتـب عنـه: "أخذ مـن دينه، حب السـلام ونبـذ العـدوان. ومـن مصريته، روح الصبر وجلاء العزم. ومن عروبته، حدة الآباء واسـتقامة الضمـير". ثـم حكـى الكاتب قصة إرسـال عمر بـن الخطاب إلى أحد قادتـه بكتاب يقول فيه (لقـد أمددتـك بجيـش أوله عندك وآخره عنـدي) فلبث القائد يترقب طلائـع الجيش المقبل فدخل رجل سلمه رسالة مسطورة من أمير المؤمنين عمر مكتوب فيها (هذا هو الجيش الذي وعدتـك بـه.. إنـه رجـل واحد.. ولكن لـن يُغلَّب قوم فيهم مثلـه). وعقَّب الكاتـب مُنهيًا مقاله "إننا الآن نملك رجلاً من هذا الطراز... وأنه لأثمن ممتلكاتنا".[22]

أمـا إحسـان عبـد القـدوس فجاء مقالـه (هذا الرجل هو الشـعب) مقارنًـا بين ما حدث في أعقـاب تأميـم الدكتـور مصدق بـترول عبدان، وكيـف أوقعت قوى الامبريالية بين الشـعب ومصـدق للقضـاء علـى قرار التأميم وكيف اسـتخدمت الجنـرال زاهـدي ليحقق خطتها وكتب مُعلِّقًـا: "ولكـن أمريـكا وبريطانيـا لن يجـدا - زاهدي - آخر في مصر، لـن يجدا في مصر إلا رجـلاً واحـدًا.. هو الزعيم.. وهو الشـعب... هو جمال عبد النـاصـر.. وكلنا جمـال.. كلنا هذا الرجل.. هذا القلب.. هذا العقل.. هذه الإرادة".[23]

ولقد كان عبد النـاصر بالفعل شخصية مثيرة للدراسة ليس من قبل الدوريات والصحف المصريـة فقـط، بـل اهتـم الكتـاب الغربيون بدراسـته ومنها مقـال إدوين موللـر "جمال عبد النـاصـر هـل هـو أمـل للغرب أم خطر عليـه؟!" وقد نوهـت الصحف المصرية عـن هذا المقال إبـان صدوره.[24]وقـد تسـاءل الكاتب هـل يمكن أن يصبح عبد النـاصر حليفًـا قويًا للغرب، لأنه رغم إتجاره مع الشيوعيين يُعد خصمًا عنيدًا للشيوعية... هل يجب على الغرب إذن أن يحدد موقفه من عبد النـاصر؟ هل سنؤيد خططه في العمل من أجل مصر ونصل إلى نوع من الاتفاق مع قوميته الجديدة؟! قد يتوقف على هذا الجواب مصير الشرق الأوسط.[25]ولا شك أن التاريخ كان كفيلاً بالرد على التساؤلات التي قدمها الكاتب.

الكاريكاتير

هناك أيضًا مصدرًا مهمًا يعكس الرؤية الشعبية للحدث التاريخي وهو الكاريكاتير، هذا الفن قد نضحك له ونحبه ولكن ربما لا نحترمه ونجله كما ينبغي، بينما في الحقيقة يقدم لنا الكاريكاتير ليس فقط الرؤية الشعبية للحدث التاريخي وإنما أيضًا يعدل من الأفكار السائدة، ويقدم تأصيلاً ووجهة نظر جديدة تعدل من المقولات التاريخية السائدة.

وقد ظهر فن الكاريكاتير قديمًا في اليونان على يد يدعى بوتن ذكره أرسطو بأنه يرسم رسوم ساخرة للناس للتعبير عن رأيه فيهم، وقيل أنه قُتِّل وهو يُعذَّب بسبب تلك السخرية.

كما تنبه قدماء المصريين إلى أهمية هذا الفن الذي يُحقِّق هدفهم في السخرية والاستهزاء من أي سلطة مستبدة. ففي إحدى الرسوم الحجرية نرى تصويرًا كروكيًا للصراع بين القطط والفئران، ويدور ملك الفئران على عجلة حربية تقودها كلبتان ويهجم على حصن تحرسه القطط، ولم يكن هذا بالطبع من فراغ، فمن المؤكد أنه قد حدث موقف مهم أو أحداث جسيمة رأى فيها الفنان أن الأعداء من صغار الشأن قد تجرأوا وهاجموا من هم أقوى منهم.

ثم حدث تطوُّر هذا الفن في العصر الحديث على يد مجموعة من الفنانين الفرنسيين في القرن التاسع عشر، وعلى رأسهم شال نيبلون. ثم شهد هذا الفن طفرة من خلال الكتب الفكاهية والرسوم الساخرة المطبوعة في العديد من المجلات والجرائد، ومع بداية القرن العشرين كان أشهر فناني هذا المجال هو الألماني "جورج كابروت".

أما في مصر فكان أول من رسم وكتب تعليقات ساخرة في العصر الحديث هو الصحفي "يعقوب صنوع"، ثم توالى ظهور رسامي وفناني الكاريكاتير منذ ذلك الحين، وأسسوا فنًا جديدًا قائمًا على بنية ثقافية واجتماعية، وأبدعوا في مجالهم، وظهرت رسوم كاريكاتيرية طوال سنوات الاحتلال البريطاني لمصر على يد الفنان "رخا" الذي أُطلِّق عليه "الكبير".

وفي الفترة التي ترصدها الدراسة نلحظ أن الصحافة المصرية لم تكتف بنشر الرسوم الكاريكاتيرية التي يرسمها فنانون ومبدعون مصريون للتعبير عن رأي الشعب ولتهيئة المناخ العام للدفاع عن الوطن، بل اهتمت أيضًا بنقل الرسوم الكاريكاتيرية المنشورة في الصحف الأجنبية، وذلك لتوضيح وجهة نظر الخر تجاه تأميم القناة وما تُمثِّله من أهمية تدعو القوى الاستعمارية لإعلان الحرب على مصر في أعقاب هذا التأميم.

وفيمـا يلـي عـرض لأبرز تلـك النماذج الكاريكاتيريـة، المصرية والعالميـة، التي تعرضت لموضوع القناة وتأميمها.



شكل رقم (1)



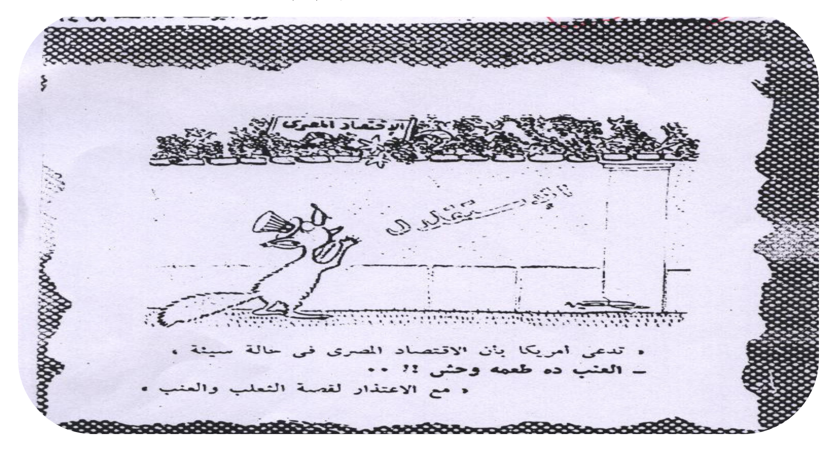
فـى هـذا الكاريكاتـير الـذي نعرضه نقلاً عـن مجلة شـعبية، هي مجلة فرعـون[26]وكانت تصـدر عـام 1930، نجـد صورة رمزية لرجـل إنجليزي متغطرس يواجه إمـرأة ترمُز لمصر، وهـو يمسـك بيديـه طرحتهـا وجلبابها، وهمـا يُمثلان القناة والسـودان، ويقول لهـا: اعطيني هاتين وسـوف أجعلك مسـتقلة وشـريفة، فسـخرت منه قائلة: "كيف أتنازل عنهما ثم أصبح حـرة وشـريفة".وهكذا يتبـين لنـا أن تأميم القناة عام 1956 لم يكـن نتيجة ثورة 1952، ولا يمثل رغبة شخصية من عبد الناصر لبناء السد العالي، ولا حتى تقليدًا لتأميم مصدق رئيس وزراء إيران للبترول الإيراني عام 1951، ولكن مسألة القناة وعودتها لمصر كان مطلبًا شعبيًا سابقًا على الثورة.

شكل رقم (2)



هذا الكاريكاتير منقول من جريدة ديلي سكتش اللندنية. وفيه يُصوَّر بريشة إنجليزية الأزمة التي يشعر بها الغرب تجاه تأميم القناة، الأمر الذي يجعله يفكر في أن البديل عنها أمرًا مستحيلاً، ويتمثل هنا في الكاريكاتير في قناة تقسم قارة أفريقيا إلى نصفين.[27]

شكل رقم (3)



يحمل هذا الكاريكاتير تهكمًا واضحًا على أمريكا التي تطعن في الاقتصاد المصري الذي أصبح نابعًا من الاستقلال، على غرار القصة الشهيرة "الثعلب والعنب" فعندما عجز الثعلب عن قطف ثمار العنب الشهية، أوهم نفسه بأنها ثمار مُرة غير ناضجة.[28]

شكل رقم (4)



يُصوِّر هذا الكاريكاتير كفاح العرب في الشرق الأوسط كشمس مضيئة، أرهقت أشعتها فرنسا التي فقدت وعيها نتيجة لذلك، في حين جاءت التأييدات البريطانية لها بمثابة محاولة إنقاذ لفرنسا المتداعية.[29]

شكل رقم (5)



يُجسِّد هذا الكاريكاتير الاستعمار في هيئة إخطبوط ذو أذرع متعددة، حيث يحكم كل ذراع على منطقة، بينما ينجح عبد الناصر في قطع الذراع التي تقبض على القناة.[30]

شكل رقم (6)



نـرى في هـذا الرسـم الذي يحمل صورًا متعـددة نقدًا للأحوال العالميـة وردود الأفعال في أعقاب التأميم، كما نرى أيضًا توظيف الدولة للإعلام والصحافة لخلق رأي عام موحد تجاه التأميـم ومواجهـة مـا ترتب عليه من عـدوان ثلاثي ضد البلاد، خاصةً في الشـكل الذي يمثل الجنـدي، يعنـى الشـعب المصـري بأجمعه، كمـا يرمز في رسـم القلب بالقوات المسـلحة، فهذا الرسم بمثابة دعوى لأبناء الوطن في الاشتراك في مقاومة الدخلاء.[31]

الصـــور

تمثـل الصـورة وثيقة تاريخيـة حية، فكما يمكن قراءة الوثيقة فـإن الاتجاهات التاريخية الجديـدة تتعامـل مـع الصـورة علـى أنهـا وثيقـة يمكـن قراءتهـا وتحليلهـا والاسـتفادة منها، واستخلاص كثير من المعلومات من خلالها. وإذا كنا نرصد القناة في الوجدان المصري، لذا بـات مـن الضـروري أن نتتبع قصة القناة منذ البدء في حفرها حتى إعلان تأميمها من خلال مجموعـة من الصور النـادرة والمهمة والمسـتقاة من مصـادر عديدة، لتقديم رؤية غير تقليدية وحيـة لتاريـخ القنـاة وتطورهـا، وربمـا تعطي هنا الصـورة انطباعًـا أقوى مما قـد تعجز عن تقديمه بعض المعلومات المقروءة والتقارير المكتوبة.

وفيمـا يلـى مجموعـة من الصور تمثل طريق القناة قبل الحفر عندما كانت طريقًا تسـير فيـه القوافـل، وصـور تمثـل المكان الذي حفـرت فيه الترعـة العذبـة، ولعل أوقع وأقسـى هذه الصورة في النفس، تلك التي تمثل عمليات الحفر وقيام العمال بالعمل بالفئوس والقفف ونقل الـركام علـى ظهـور الجمال.[32] كمـا لا يمكـن تجاهل الصور الـتي تمثل رد فعـل الجماهير بعد إعلان التأميم ومدى التفافها حول زعيمها آنذاك.[33]



يقوم عمال الحفر المصريين بحفر الأرض بواسطة المعول التقليدي "الفاس"؛ ويجلس على جانبى الممر المشرفون على العمل وهم من الأجانب لمتابعة العمال؛ وتعمل رافعة بالبخار على الحد من تسرب المياه في الحفرة.



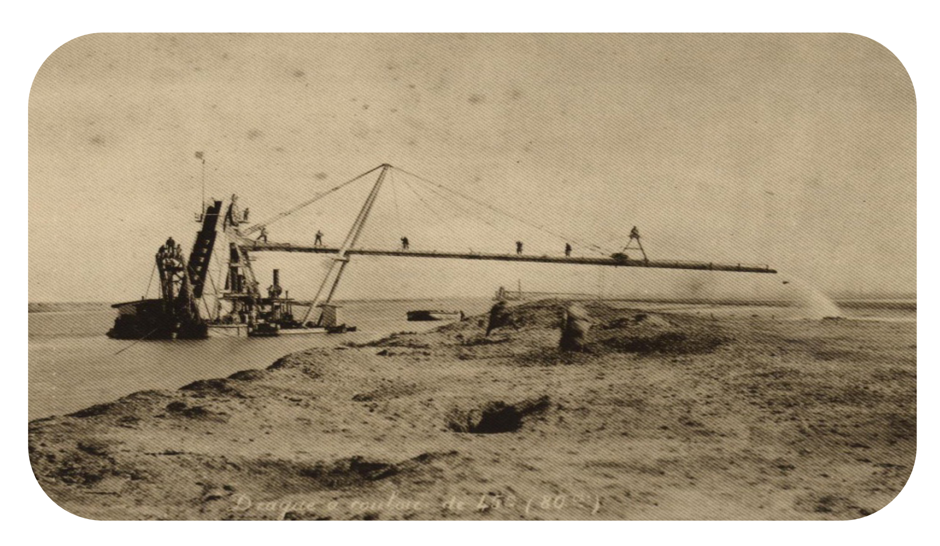
تقوم العربات بنقل الركام ثم تفريغه على الجوانب، بينما نرى عاملاً يمسك بمسطرة مرقمة من أجل عملية قياس الارتفاعات.



فى المناطق التي تكون فيها الأراضي أكثر صلابة تصبح الطريقة المتبعة لتوسيع القنال أكثر تقليدية، بحيث يتم رفع الركام يدويًا بواسطة المعول ووضعه في سلال أو قفف تحملها الجمال إلى مكان لتجميعها.



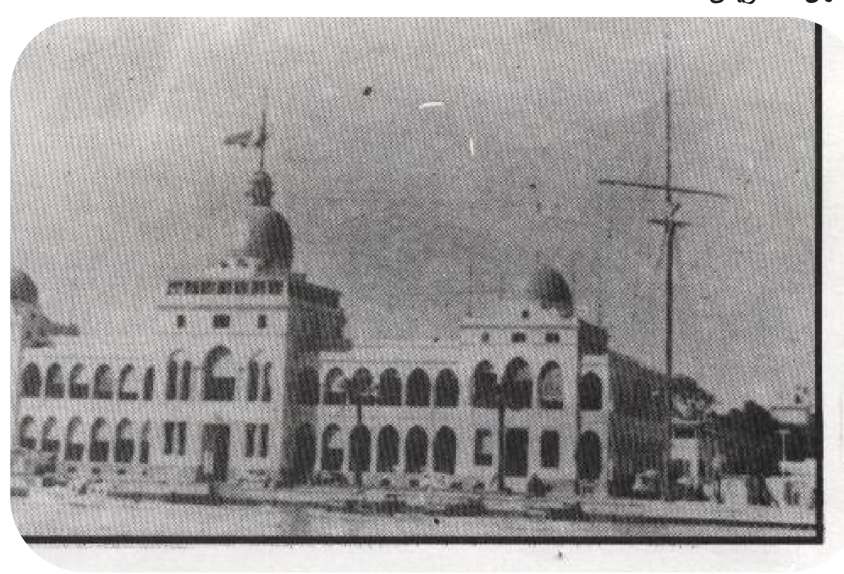
صورة تمثل المكان الذي تم حفر الترعة العذبة فيه فيما بعد.



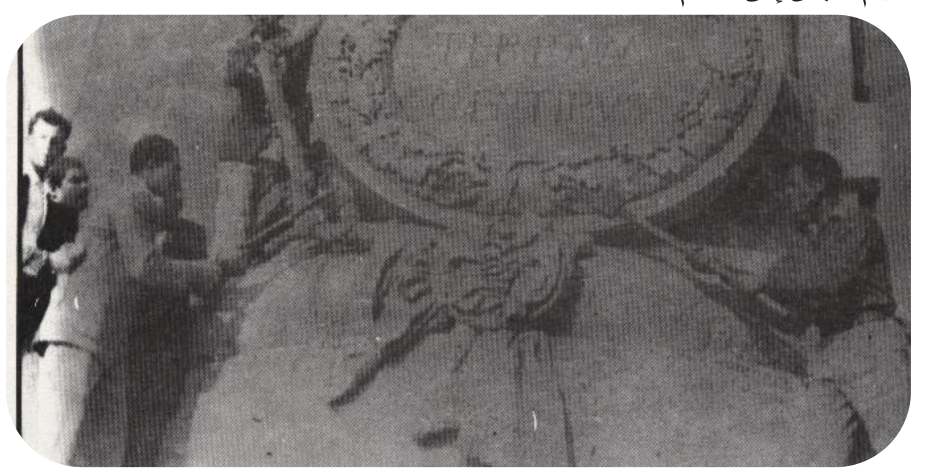
يقوم العمال برفع الركام على جانبي الممر بواسـطة ممشـاط، وتوجد جرافة واقفة على بُعد عدة أمتار.

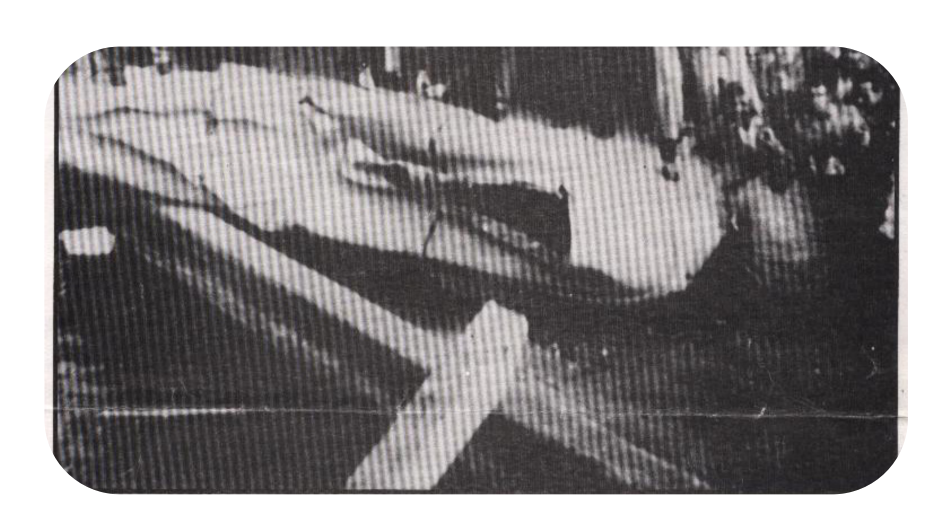


هذه هي آخر محطة بين بورسعيد والسويس والتي تحمل اسم "جيوميه"، وهو مهندس فني يعمل لدى شركة "بوريل لافالى وسنى"، والتي انجزت ثلاثة أرباع أعمال الحفر للقنال البحري.وقد توفى قبل الافتتاح بعدة أشهر على إثر إصابته بحمى وكان وقتها يعمل رئيس لقسم سهل السويس.



صورة تبين إنزال العلم البريطانى والفرنسي من أعلى ساري مبنى هيئة قناة السويس قبل تسليم المبنى إلى الأمم المتحدة.

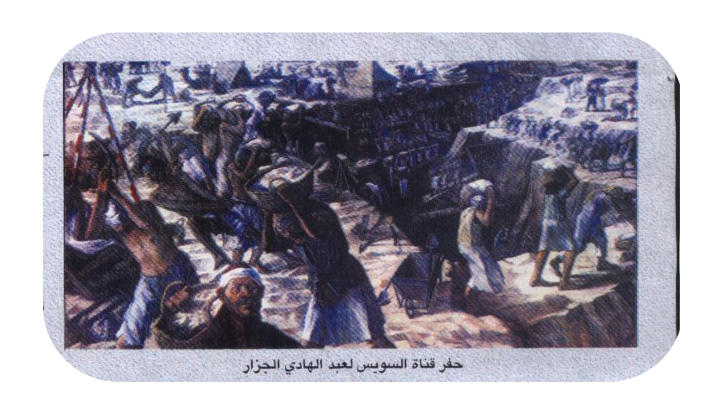




وقائع تحطيم تمثال ديلسبس

الفنون التشكيلية

جذبت قناة السويس اهتمام الفنانين التشكيلين الذين تفاعلوا مع نبض الشعب فعبروا عن هذا التفاعل من خلال رسوماتهم وأعمالهم الفنية، ويقتني متحف الفن المصري الحديث عملين من أهم الأعمال التي عبرت عن قناة السويس، افتتاحها والذي عبر عنه الفنان الرائد محمود سعيد عام 1947، وحفرها والذي عبر عنه الفنان عبد الهادي الجزار عام 1965 في عمل بالألوان الزيتية عرضه 183.5 سم وارتفاعه 301.5 سم جسد فيه ملحمة تاريخية قام بها أبناء الشعب المصري في إنجاز هذا الممر المائي الدولي المهم.



حفر قناة السويس لعبد الهادي الجزار

وإذا عدنا إلى الوراء عدة سنوات نرى كيف أبدع الفنان محمود سعيد في رسم وقائع الاحتفال بافتتاح القناة في لوحة رسمها عام 1947 ضمت مجموعة من الشخصيات العالمية الشهيرة التي حضرت افتتاح هذا الحدث العالمي مع الشعب المصري، وقد جسدها بأسلوبه النحتي وكثافة اللون والظل ووضع شخوص اللوحة حسب أهميتها في البعد المنظوري للعمل، وتبدو قناة السويس في الخلفية تزخر بالسفن حاملة أعلام الدول المختلفة.[34]



افتتاح قناة السويس- محمود سعيد

المسـرح:

تمثل الأعمال المسرحية جانبًا مهمًا من جوانب التفاعل مع الوجدان، وقد برزت أهم تلك الأعمال خلال فترة العدوان الثلاثي كواحد من أهم تداعيات تأميم القناة.

ومن أهم تلك الأعمال التي صدرت في تلك الفترة مسرحية "عفاريت الجبانة" لنعمان عاشـور، وتتحـدث المسـرحية عـن معركة 5 نوفمبر وقصـف الطائرات الإنجليزية والفرنسـية لبورسـعيد وتتحدث عن دور المقاومة الشـعبية وكيف أدى العدوان إلى التلاحم الشـعبي، وقد كتبت من فصل واحد ينقسم إلى مشهدين وتم عرضها مباشرة على المسرح الذي فتح أبوابه بالمجان للجمهور، وقد حازت على الجائزة الأولى للمجلس الأعلى للآداب والفنون.[35]

وتعد مسـرحية "عفاريت الجبانة" المسـرحية الوحيدة التي لم ينشـرها كاتبها في كتاب، فقـد سـلمها كمسـودة للمسـرح القومـي في نوفمـبر 1956 إبان العـدوان الثلاثـي على مصر، وكان في زيـارة خاطفـة مـع بعـض الأصدقاء حاولوا فيها دخول بورسـعيد عبر بحيرة المنزلة، واضطروا إلى العودة بعد مبيت ليلة واحدة في جبانة المدينة مع رجال المقاومة الذين رحلوهم قسـرًا لوصـول الأسـاطيل الإنجليزيـة والفرنسـية وبداية نزول جيوشـهما إلى المدينـة لتواجه بمقاومة شعبية عارمة داخل بورسعيد.[36]

وعاد المؤلف إلى القاهرة والمسرح القومي يشرع في فتح أبوابه مجانًا للإسهام في المعركة، والمجلس الأعلى للفنون يسـتنهض الكتاب المسـرحيين لتزويد المسـرح بمؤلفاتهم عن المعركة، فكانت أسـرع مسـرحية كتبها نعمان عاشـور في حياته بعد عودته لاهثًا من بورسـعيد وهو ملئ بالانفعال يتفجر بالحماس، فاستغرق في كتابتها ثلاث ليال متصلة حتى هرول بنصها مسودة إلى أحمد حمروش مدير المسرح القومي. ويحكي عاشور أنه بعد تقديمها على خشبة المسرح وحصولهـا علـى الجائـزة الأولى مـن المجلس الأعلـى للفنون والآداب، لم يجد منها أي نسـخة باقية لا في سـجلات المسـرح القومي ولا في أضابير المجلس الأعلى، حتى عثر على نسـخة بعد ما يقرب من ثلاثين عامًا في ملفات كتاباته فنشرها ضمن مجلة إبداع للفن والأدب.[37]

وتدور أحداث المسرحية في الجبانة التي أختبأ فيها أبطال العمل، وتحتوي الجمل الحوارية فيها على بعض الإسـقاطات السياسـية التي تعكس مشـاعر المصريين البسـطاء تجاه التسلط الإسـتعماري الـذي مارسـته الـدول الكبرى ضـد بلادهـم، ومنهـا ما يـدور بين سـيد - إحدى الشـخصيات - الـذي تطلـب منـه أمـه أن ينتظـر الطعام، والـذي لا يتعدى بضعـة أرغفة جافة يأكلونها بعد بلها بالماء، قبل أن يدخل الجبانة للنوم فيقول لها:

سيد: ماليش نفس يا أمي... إنتو مش بتقولوا حنموت!!

الأم: نقوم نموت وإحنا جعانين كمان... ربنا يجوعهم في الدنيا والأخرة.

فتُعقِّب شخصية أخرى هي عم أحمد: ما هما سبب جوعنا طول العمر.

أما شخصية صلاح فكانت تعبر عن السخط نحو هذا التحالف الثلاثي ضد دولة واحدة، ففي إحدى عباراته يقول:

هما الإنجليز لوحديهم!! دول تلت جيوش يا عم أحمد!! إنجليز على فرنسا وباين معاهم اليهود... الصهاينة.[38]

وفي عبارة أخرى يقول: الكلاب المجرمين... تلت دول مرة واحدة؟[39]

واشترك معه بنفس الغضب عم أحمد الذي وجد أن "نيتهم السودة هي اللي جمعتهم عايزين يرجعوا القنال".[40]

وتستمر أحداث المسرحية حيث يقوم أبطالها بقتل عدد من الجنود الإنجليز والفرنسيين، وتنتهي ببيان إذاعي يذكر أن حوادث إختفاء الجنود البريطانيين والفرنسيين في منطقة الجبانة التي هاجموها بقنابلهم وطائرتهم تقلق القيادة المشتركة، ويذكر مراسل الإذاعة الفرنسية ما يشيع بين أهالي بورسعيد بأن الذين يقومون بهذه العمليات الانتقامية ليسوا إلا عفاريت الجبانة التي تنتقم لأرواح الشهداء من أبناء المنطقة، ثم يضيف بأن عفاريت الجبانة ليست إلا جزءًا من سلسلة العمليات الانتقامية التي تحركها قيادة القوات الشعبية في المدينة التي أقسم رجالها أن يظلوا على مقاومتهم حتى يُجلوا أخر جندي عن أرض بورسعيد جلاءًا تامًا.[41]

أما مسرحية "صوت مصر" فقد ألفها ألفريد فرج في نفس التوقيت أيضًا، ويحكي في مقدمتها كيف كان يمضي تلك الأيام العصيبة من خريف 1956 مع زملائه المحررين في جريدة الجمهورية لتحرير وترجمة الأنباء المتضاربة للمعركة، حتى جاءت يوم 5 نوفمبر أنباء اقتحام العدو لبورسعيد جوًا وبحرًا، وتلقى في نفس التوقيت مكالمة هاتفية من أحمد حمروش يطلب منه كتابة مسرحية فرد عليه مستنكرًا: "ماذا قلت؟ مسرحية! في هذه الظروف؟! لا لا، مهما تضحك ومهما تهزل... لا..." ثم وجد نفسه يجلس مع الواحد ساعات متقطعة متفرقة، مضيئة مظلمة، هادئة وصاخبة، يذكرها ولا يذكرها حتى كتب المسرحية.[42]

وتدور أحداث المسرحية في شقة ببورسعيد بها مجموعة من أفراد المقاومة يموت أحدهم

وهو محمود، وتحاول أخته فاطمة بعدما استشعرت من غيابه أنه مات أن تشترك في المقاومة الشعبية مع زملائه، وبالطبع ليسوا كلهم من أبناء بورسعيد، بل تتعدد لهجاتهم لتعطي لنا الانطباع بأنهم أبناء مصر كلها، ومنهم عبد الله الذي يستنكر أن الإنجليز "هايجين في البلد كلتها" ويقول: "بييجي الإنجليز يعتموا البلد الفرحانة؟! كبيرة جوي دي يا رجال!"[43]

وتحتج الأخت على أوامره لها بعدم الخروج للمقاومة وتقول: أنا ممنوع أعصى الأوامر لأني بنت! إنتم اللي قعدتم تبنتوني حتى في الحرب، بدل ما تدوني بندقية زي أي عسكري إديتوني باكو شاش وقطن. وأنا ماتخلقتش كده، إنتم اللي عملتوا فاطمة ولية غلبانة، لكن خلاص ماعدتش غلبانة".[44]

وإذا ما رصدنا الأعمال المسرحية الحديثة نجد مسرحية "يا عزيز عيني" التي تمثل بعد سنوات طويلة عرضًا يناقش اغتراب المواطن المصري، ويقدم صاحب الرؤية الدرامية رحلة عذاب الفلاح المصري للبحث عن فرص للعمل والذي أجبرته الظروف القاسية على السفر، مستدعيًا ذكرى جده الذي ذهب في الترحيلة مع الذين ضاعوا في حفر قناة السويس.[45]

الرواية

ولكي نرصد الوجدان الجمعي المصري تجاه التأميم، ليس لدى المصريين فقط، ولكن من عاشوا في مصر وذابوا في كيانها، لابد أن نتذكر العمل المهم للأديب اليوناني العالمي "ستراتيس تسيركاس" الذي عاش في مصر فترة طويلة وألف روايته "نور الدين بومبة" والتي ترجمت للعديد من اللغات بمناسبة تأميم القناة، مستعرضًا فيها الحركة الوطنية المصرية تجاه استغلال الأجانب لمصر، وقد ترجمها إلى العربية" ينى ميلاخرينودي".

والتحليل الذي تتضمنه القصة يؤدي من وجهة نظر أجنبيين عاشا في خضم أحداث هذا المجتمع المصري، فهما ينتقدان الاحتلال البريطانى لمصر والاستغلال الأجنبي لها، ففى هذه القصة نرى ملحمة شعب يناضل من أجل حريته. وقد كان نور الدين بومبة مجرد مواطن عادي، ولكن بسبب اعتداءات الإنجليز واستفزازاتهم يتحول من مجرد مراكبي مسالم إلى إنسان ينتقم لشرفه وعرضه، ويلتحم انتقامه الشخصي بالأحداث الوطنية التي مر بها الشعب كله لنيل استقلاله، ويصبح نور الدين في النهاية بطلاً يقسم الناس بإسمه، حتى أنهم ظلوا يرفضوا التصديق بأنه مات رغم أن الإنجليز أعدموه بالفعل، وذلك لأن الشعب يمضي متشبثًا بالرمز والأمل.[46]

ويؤكد الكاتب في قصته حبه لهذا الشعب ومشاركته لقلقه وتطلعاته وأحلامه، فهو ليس نضالاً مصريًا فحسب، بل هذا نضال الشعوب المحبة للحرية والسلام بأجمعها.[47]وقد كان هذا أمرًا طبيعيًا، فالقصة كتبت في العشرة أيام التالية لتأميم قناة السويس وكما يذكر الكاتب "ميجل ديديه":

بأنها كانت فترة الانتظار والقلق من الهجوم المضاد من قبل الدول التي تحمي حملة الأسهم الأوربية بشركة القناة، والكاتب كيوناني وُلِّد وعاش في مصر يعترف بحقها في تقرير مصيرها وإعلاء سيادتها على أرضها، وقد ناضل من أجل ذلك بما كتبه من مقالات آنذاك، وأيضًا من خلال قصته التي نتحدث عنها. وقد اجتمع في أغسطس من عام 1956 مع الدكتور أراكليس ماسخا والرسام أريستوميثى أنجلو بولوس وقاموا بتوجيه نداء إلى المثقفين الإنجليز والفرنسيين لحث دولتيهما على وقف العدوان، والاعتراف لمصر بحق تقرير المصير.[48]

أما رواية إحسان عبد القدوس "لا تطفئ الشمس"، والتي كتبها في جزءين، فقد جعل من بطلها "أحمد" رمز يمثل جيل الفترة الملكية وكيف تحول من السلبية إلى الالتحام مع التيار الثوري والتطوع في المقاومة الشعبية والاندماج مع الحركة الفدائية في أعقاب تأميم القناة.

هذا التحول الذي اكتشفه أحمد في نفسه عندما ذهب إلى الحرس الوطني وهو غير مدرك لدرجة تحمله للتدريبات حتى وجد نفسه يتطوع في صفوف الفدائيين. الأمر الذي أذهل صديقه مدحت الذي قابله يوم أعلن جمال عبد الناصر تأميم القنال فوجده مبتئسًا لأن قيمة الجنيه المصري قد انخفضت وتساءل: "ماذا حدث له، ما الذي أثار حماسه إلى حد أن يتطوع في الحرس الوطني؟"[49]ولا شك أن إحسان عبد القدوس قدم السؤال على لسان إحدى شخصياته، وقدم الإجابة من خلال أحداث الرواية، حيث وقف أحمد في شخصيته الجديدة يواجه خاله الذي وجه إليه اللوم على الانضمام إلى الفدائيين بقوله: "إنت فاهم أني علشان أكبر منك، أبقى أقل منك وطنية، المسألة عقل ومافيش عاقل يقول إننا نقدر نقف ونحارب إنجلترا وفرنسا وأمريكا والدنيا دي كلها.. دي مش شجاعة". فرَّد عليه أحمد الفدائي: "يعني لو رجعوا الإنجليز نسيبهم يدخلوها، أنا حأروح أتدرب علشان لو رجعوا ما نسيبهمش يدخلوا".[50]

وقدَّم يوسف السباعي في رواية "نادية"، بجزئيها، الرؤية المصرية لتأميم القناة على لسان البطلة نادية، مصرية الأب فرنسية الأم، وهي تناقش أصدقائها الفرنسيين في فرنسا حول مشروعية وأحقية مصر في القناة. فعندما استمعت نادية إلى خطاب عبد الناصر عبر

الأثـير وهـي في جـاب بفرنسـا وهو يعلـن تأميم شـركة قناة السـويس، دهش أحـد أصدقائها "جابـي" وسـألها: لمـاذا تؤممون القنـاة وهي ملككم؟ فـردت عليه بأنها "كانـت ملكنا إسمًا ولكنهـا ملـك النـاس كلهـم عدانا فعلاً... لقد كانـت دولة داخل دولـة!!... وعندما احتج توني على التأميم ووصفه بالسرقة والهمجية.. ردت عليه: "السرقة هي ما تفعلونه منذ مائة عام.. والهمجية هي ما تفعلونه في الجزائر".[51]

ورغم أن معظم الروايات التي ظهرت في تلك الفترة تم إنتاجها كأفلام في فتراتٍ لاحقة، إلا أن الروايات كانت أكثر تأثيرًا وقت صدورها.

السينما

يُعَّـد الفيلـم تاريخيًـا إذا مـا صوَّر الأحـداث التاريخية التي وقعت في مرحلـة أو أكثر من مراحـل التاريـخ، كمـا أنـه الفيلـم الذي يعرض سيرة بطل من أبطـال التاريـخ. ولعل الخديو إسماعيـل وعصـره قـد لاقيـا بعـض الاهتمام من السـينما، ولكن بشـكل عكسـي، حيث تحول الخديو إلى شـخصية شـريرة مبتذلة شـهوانية ويتضـح ذلك من فيلم ألمـظ وعبده الحامولي. فالفيلـم محاولـة صريحـة لإدانة أسـرة محمد علـيّ والتقليل مـن أهمية إنجازاتهـا، وتصوير لواحـد مـن حكامهـا البارزين على أنه زير نسـاء، ويعكس ذلك المنظور السياسـي للفيلم أكثر من التاريخ.[52]

وبدايـة الفيلـم تعكـس رؤية السـينما للخديو فبينما هو (حسـين ريـاض) يجالس إحدى الجميـلات يأتيه ديلسـبس حاملاً عقد قناة السـويس ليفاوضه بشـأنه، بينمـا يرى الخديو أن مجالسـة فتاته أهم من مفاوضة ديلسـبس، ويبدو من هذا الأمر مدى محاولة الفيلم للتقليل من منجزات إسماعيل. ولم يحاول التعرف على منظوره الحضاري ولا على منطوقه الإنساني أو العقلاني، ولعل هذا المنظور لعائلة محمد عليّ يوضح محاولات الثورة تغيير صورة التاريخ تمامًا، خاصةً المتعلق بأسرة محمد عليّ وطمس منجزاتها قدر الإمكان.[53]

ولكن من الضروري أن نذكر أيضًا ارتباط شخصيتي سعيد وإسماعيل بإنهيار الاقتصاد المصـري، وتدفـق الأجانـب على مصر وفقدان مصر لأسـهمها في القنـاة، وتورطها في القروض وكل التداعيات التي أدت إلى فقدانها استقلالها.

وحتى نستطيع بيان مدى تأثير القناة في الوجدان الشعبى المصري، نذكر كيف تم إدخال

مسألة القناة والمعاناة التي عاناها المصريين من جراء حفر القناة في الملاحم الشعبية التي تحولت إلى أفلام سينمائية ومنها فيلم "شفيقة ومتولي".[54]فنحن في هذه القصة نرى المعذبين في الأرض من الفقر والحاجة، حيث تدور الأحداث في الصعيد، حين يطلب متولي للتجنيد ضمن آلاف الأفراد من قرى مصر لحفر قناة السويس.

في لقطات مؤلمة ومحزنة نرى كيف يجري أبناء القرية، بينما تسقط الحبال على رقابهم وأيديهم لتسوقهم مكتوفين إلى أماكن السخرة وحفر القناة، ورغم العدد الهائل الذي تم جمعه يصرخ أحد المكلفين بجمع الأنفار في شيخ البلد: "كمان.. كمان"، فيرد شيخ البلد: لم يعد هناك في البلد غير الولايا.. هاتاخدوهم؟!! وتبقى شفيقة وحدها حتى تدفعها إحدى نساء القرية لمصاحبة الطرابيشى بك صاحب العزبة، أحد أعوان الاستعمار، وتدرك أنه ليس إلا سمسارًا لتجنيد الأنفار لحفر القناة وهو الذي أخذ أخاها متولى إلى هناك. ونرى عبارات توضح معاناة شفيقة عندما تقف لتتأمل الأفق من بعيد فتخاطبها واحدة من نساء القرية "بتبصي على إيه ياشفيقة هو اللى بيروح في حبالهم بيرجع ثاني؟"

كما يُظهر الفيلم معاناة المجندين في السخرة وسخطهم على ما يقوم به الفرنسيون من استغلال لكل امكانيات البلاد من أجل حفر القناة، وفي حوار بينهم يتحدث هؤلاء عن العبيد الذين أحضرتهم فرنسا من السودان عبر درب الأربعين ليشاركوا في حفر القناة (بدل اللي ماتوا في الوبا) ويقول أحدهم ملخصًا كل ما يعرفوه عن مسألة القناة: " الفرنساويين جايبنهم ما هي القنال بتاعتهم والانجليز واقفين لهم بالمرصاد زي ناقر ونقير عايزين يلهطوا هما كمان من الأنجر".

وفي مشهد قاس نرى هؤلاء وهم يقومون بالحفر في الشمس الحارقة ويسقط بعضهم من العطش ويحكي الراوي:

"متولي وقف ديدبان

على خلق تحفر، وخلق تعبي في الغلقان

ألوفات، وألوفات كمثل النمل شغالة

بيشقوا بحر القنال والشمس قيالة

بيشقوا بحر القنال والشمس تلفحهم

ما يرتاحوش إلا لما الموت يريحهم"

وينتهي الفيلم على صورة شفيقة التي يحملها متولي بعد عودته، أو هروبه، من السخرة ودمائها تنزف بعد أن قتلها أعوان الباشا، ويردد الراوي أو "صلاح جاهين":

متولي شال جثة المقتولة بين ذراعيه

ضربوها قدام عينيه بالنار ما يعرف ليه؟!

وناس يقولوا ده هو طعنها بالخنجر

بس إحنا شفناه رماه وشفيقة جاية عليه.

سوا كده أو كده، شالها في أحضانه

ودموعه تجري كبحر النيل وفيضانه

يبكي عليها وعليه وعلى بنات الناس

اللي تبيع عرضها في القحط وزمانه

القصد: لما بلد تنعرض للبيع بجملتها

تنباع رعيتها قطاعي... وبالملاليم

ويُعد الفيلم ملحمة تاريخية صادقة عن فترة من فترات الاحتلال في مصر.

أمـا فيلـم "أبنـاء وقتلة" (أخرجـه عاطف الطيب عـام 1987)فهو يهتـم بمراحل حياة مواطـن مصـري "شـيخون"، وتبـدأ في ليلة 26 يوليو 1956 وبالتحديـد في اللحظة التي أعلن فيها عبد النـاصر تأميم شـركة قناة السـويس، فهو أحد الذين تلقوا خبر تأميم القناة بإلقاء بعـض التعليقـات الحماسـية وهـو يعمل في بار يمتلكه أجنبي، ثم ما لبـث أن عاد للانهماك في عمله رغم أنه أحد الذين استفادوا من هذا القرار التاريخي، فبعد إعلان التأميم أصبح على صاحب الحانة أن يترك البلاد وأن يبيع الحانة، وعلى شـيخون أن يدبر نقودًا لشـراء الحانة بـأي ثمـن. وهـذه قصـة واحدة من آلاف قصص شـراء عقارات وبيوت تمت عقـب تأميم عبد الناصر لقناة السويس.[55]

أما فيلم "الباب المفتوح"(أخرجه هنري بركات عام 1963 عن قصة للطيفة الزيات.) فتجـري أحداثـه قبـل الثورة مرورًا بحريـق القاهرة ثم نضال الفدائيـين المصريين في منطقة القنـاة. ومثلـت فيهـا ليلـى الباحثة عن الحريـة، أو الباب المفتوح، هربًا من قهر الأب وتسـلط الخطيـب فأكتشـفت أن حريتهـا خرجـت مـن إطـار حياتهـا الشـخصية لتتسـع وتشـمل حرية

الوطـن، وتتذكـر وهـي مع أسـرتها في محطة القطار اسـتعدادًا للسـفر إلى الأقاليـم هربًا من غـارات العـدوان الثلاثي كلمـة البطل "فكري في الجرحى والمقاتلين، لـو ناولتيهم كوب ماء أو سـاعدتيهم هتحسـي إنـك بتقـوي بيهم" ، فجـرت ليلى هاربة مـن قطار الأقاليـم إلى القطار المسافر إلى بورسعيد، وامتدت أيدي من فيه من الفدائيين والمدنيين ليساعدوها على اللحاق به أو بهم في كفاحهم ضد الاستعمار.

أما فيلم "ناصر 56" (كتبه محفوظ عبد الرحمن وأخرجه محمد فاضل 1996)فيمكن تناوله من منظور سياسي حول قرار مصيري أعلنه عبد النـاصر، وهو تأميم القنـاة، كما يمكن تناوله من منظور تاريخي باعتبار أنه تم إخراجه بعد أربعين عامًا من أحداثه.

وقد حاول المؤلف أن يروي قصة مائة يوم من تاريخ عبد النـاصر في تلك الفترة الحاسـمة، ويتوقـف عنـد مواقـف تاريخيـة لا تخص ناصر وحـده، ولكن أيضًا أعدائـه وزملاؤه من رجال الثورة، من ناحية، وأسـرته وزملاء السـلاح وأيضًا بعض العاملين بشـركة قناة السـويس من ناحيةٍ أخرى.[56]

وتبدأ أحداث الفيلم بلحظة تاريخية في يوم الجلاء البريطاني عن مصر 18 يونية 1956 وقيام عبد النـاصر بإنزال العلم البريطاني ورفع العلم المصري لأول مرة فوق مبنـى البحرية، ولكـن رغـم جـلاء الإنجليـز نجد أحـد العاملـين في هيئة قنـاة السـويس يقابل عبـد النـاصر ويخبره أنه قد تم طرده من الشركة، فيشعر عبد النـاصر أنه لا يزال هنـاك إنجليز في الوطن يتمثلون في سيطرتهم على الشركة.

ويسـجل الفيلـم مشـاهد عديـدة تسـجيلية تعكس كيف بـدأت الفكرة في قلـب وعقل عبد النـاصر، وكيف صارت قابلة للتطبيق. كما أن الفيلم مزج بين الواقع والخيال فهناك شخصية الأم الصعيديـة الـتي تأتـي بكفـن أحـد أبناء القريـة الذين استشـهدوا أيام حفـر القنـاة لعبد النـاصر الذي ثأر لهم أخيرًا.

ولعل ذكاء عنوان الفيلم يعكس الحالة التاريخية في تلك الآونة، فقد رأى البعض أنه يعني بأن الرئيس يعيش تلك الأيام باعتبار أنها مصيره ومصير الوطن معًا.[57]

وربمـا كان العنـوان يعـني أن المؤلـف اختزل تاريخ عبد النـاصر كلـه في قرار التأميم عام 1956، وذلـك يعـني مـا لهذا القرار من أهمية كـبرى في تاريخ عبد النـاصر إن لم يكن الأهم على الإطلاق.

المسلسلات

لا شك أن المسلسلات، خاصةً التي قدمت في الفترة ما بين تأميم القناة والعدوان الثلاثي، قد لعبت دورًا مهمًا ليس فقط في التعبير عما يعتمل في الوجدان المصري، ولكن أيضًا في تعبئة الشعور العام والصمود في مواجهة تحديات ما بعد التأميم.

ومن تلك المسلسلات مسلسل "طريق الألغام" الذي كتبه نعمان عاشور وقُدِّم في الإذاعة المصرية في فترة العدوان الثلاثي، وكان المصريون يتابعونه مع ما يتابعون من بيانات عسكرية.[58]

وأيضًا مسلسل حمل اسم "دماء على الصحراء" وأذيع في تلك الفترة الحرجة، وتعرض لمعاناة المصري منذ حفر القناة حتى تأميمها وما تلى ذلك من عدوان على أراضيه.[59]

أما المسلسل التليفزيوني "بوابة الحلواني" فقد سعى لإنصاف فترة القرن التاسع عشر الذي تم مسخه سينمائيًا لحساب السياسة.[60]

وعلى الرغم من أنه ليس دراما تاريخية مباشرة، إلا أنه احتوى على رموز مهمة، فبوابة الحلواني أو الفرما هنا هي بوابة مصر سياسيًا واقتصاديًا التي نفذ منها الأجنبي أو الاستعمار. ولأول مرة يخرج المشاهد وهو متعاطف مع شخصية إسماعيل، حيث ظهر لأول مرة في صورة بطل تاريخي مأزوم طموح للإصلاح في مجتمع تقليدي، ولأول مرة يظهر أيضًا في عمره الحقيقي.

والمؤلف يقدم رؤية من خلال أعماله الخاصة بقصة القناة، ومنها هذا المسلسل حيث يقدم قناة السويس على أنها محور السياسة المصرية طوال الأعوام الماضية منذ ظهرت فكرة حفر القناة.[61]

الشعر والزجل

من المصادر المهمة الأخرى والتي تعكس الوجدان الشعبي وردود الأفعال الشعبية تجاه الحدث التاريخي "الشعر". وهو يعتبر من أهم المصادر التاريخية فنحن جميعًا نتذكر أشعار الإلياذة والأوديسا وأهميتها في تاريخ أوربا القديم، وكذلك الشعر الجاهلي الذي يعتبر المصدر الأساسي لتاريخ العرب قبل الإسلام.

ومن ذلك نذكر الأشعار التي كتبها عبد الله النديم يصف أحوال مصر نتيجة لتورط إسماعيل في الديون والقناة، ومنها ما كتبه من أزجال مستوحاة من كلمات البسطاء مثل

التندر على كبير أغوات والدة الخديو إسماعيل:

شوف الأغا في النغنغـــا	زى التيران في المزرعة
لو كنت أنا صاحب الأغا	كنت اشتريله بردعة[62]

وأيضًا قوله:

أهل البنوكة والأطيـــان	صاروا على الأعيان أعيان
وابن البلد ماشي عريان	ممعاه ولا حق الدخـــــان

شرم برم حالي غلبـــان[63]

وإذا نظرنـا إلى الفـترة التاليـة لعبـد الله النديـم لا يمكـن إغفـال بـيرم التونسـي فهـو رائـد مصـري من رواد شـعر العاميـة، ارتبطت أعماله بالتعبير عن قضايا المجتمع السياسـية والاجتماعية بأسلوب نقدي ساخر ولاذع.[64]

ومـن أهـم أعمـال بـيرم ما كتبه عمـا تمثله القنـاة مـن أعباء على مصـر، إضافةً إلى ما جاءت به من تدخل أجنبي، فقد كتب تحت عنوان "القنال":

البحر الطويل كام ميل وفي البحر كام قدح

أزرق جميل يضوي في شمس المغارب

شبك شطوط الهند في الشط لندرة

بقيت تخطينا الأمـم الجنـايب

فتحنا باب الدار حسب الوالي البجم

بقت زريبة للضيوف والحبايب

جابو المهندس شغل الناس والفلق

فتح لها طاقة تجيب المصايب

كان القنال في السوق ألا أونا ألا دوى

سبتوه ملقح واشتريتو الركايب

فين البلغ ويا العتيقة المرصصة

تنزل على مخاخ ولاد الخرايب[65]

أمـا صـلاح جاهـين فيمثـل بحق التاريخ الشـعري لثـورة يوليو، ومـن أهم كتاباتـه أبيات بعنـوان "زفـة" والـتي كتبها بمناسـبة أزمة انسـحاب المرشـدين الأجانب بعد تأميـم القناة، وقـرار الحكومـة المصرية بسـرعة تدريب مرشـدين مصريين حتى لا تتوقـف حركة الملاحة في القناة، وقال فيها:

محلاك يا مصري وإنت ع الدفة

والنصرة عامله في القنال زفة

حيوا الرجال السمر في السفينة

حيوا اللى جاهدوا عشان ما يفرح وادينا

أنا قلبي فاكر لسه مين اللى جارحه

ولولا يوم النصر ما اتلم جرحه

شفت القنال في إيدين رجال من بلادي

رفرف عليهم قلبي من كتر فرحه[66]

الأغنية

من خلال مراجعة الأغنيات التي ترددت خلال فترة ما بعد التأميم أو العدوان الثلاثي الـذي أعقبه، يمكن أن نرصد مشـاعر الشـعب إزاء ذلك، فلا ننسـى هنـا الجهود التي بذلها الشعراء والفنانون في كتابة الأناشيد الحماسية بالفصحى والعامية وتم تلحينها، ومنها قصائد بيرم التونسي وصلاح جاهين وأخرين.

ومنها نشيد زفة لصلاح جاهين الذي سبق أن ذكرناه، كما نذكر منها النشيد الذي كتبه صلاح جاهين ولحنه كمال الطويل وغنته أم كلثوم ويقول:

والله زمان يا سلاحي

اشتقت لك في كفاحي

انطق وقول أنا صاحي

يا حرب والله زمان

والله زمان على الجنود

زاحفة بترعد رعود

وحالفة تروح لم تعود

إلا بنصر السمـــاء

هموا وضموا الصفوف

شيلوا الحياة على الكفوف

ياما العدو راح يشوف

منكم في نار الحمى

يا مجد يا مجدنــــا

ياللي اتبنيت عندنا

بشقانا وبكدنـــــا

عمرك ما تبقى هوان

ونذكر هنا أن النشيد كتبه صلاح جاهين خلال فترة الحرب ثم استكمله بجزء أخر نشر عام 1960.

أيضًا الأغنية الجماعية التي كتبها صلاح جاهين وتقول:

هنحارب هنحارب كل الناس ح تحارب

مش خايفين م الجايين بالملايين ح نحارب

أما النشيد الذي كتبه عبد اللّه شمس الدين:

اللّه أكبر فوق كيد المعتدي

واللّه للمظلوم خير مؤيد

أنا باليقين وبالسلاح سأفتدي

وطني ونور الحق يسطع في يدي

يا هذه الدنيا اطلي واسمعي

جيش الأعادي جاء يبغي مصرعي

بالحق سوف أرده وبمدفعي

فإذا فنيت فسوف أفنيه معي

هــذا النشـيد تم تلحينــه في الإذاعــة المصريــة وسـجل وبـث علــى الفــور، ولأنــه كان غنــاء جماعي أو كورالي فقد شارك في الغناء العاملين والموظفين في الإذاعة آنذاك.

وتبقى أغنية الفنانة فايدة كامل:

دع سمائي فسمائي محرقة

دع قنالي فقنالي مغرقة

واحذر الأرض فأرضي صاعقة

دع سمائي... دع قنالي

أنا شعب وفدائي وثورة

ودم يصنع للإنسان فجره

هــذه الأغنيــة كتبهــا كمــال عبد الحميــد وبلغ من قوتهــا أنها وصفت بأنها صــاروخ موجه في صــدر الأعــداء. ويذكــر أن جولدا مائير صاحت ثائرة أسـكتوا هذا الصوت، فكان أن قامت إحدى وعشرين طائرة بضرب محطة الإذاعة في أبي زعبل، وكان وقع ذلك على النفوس أشد مــن دك العاصمــة نفســها، ومــن قتل الأبرياء وغيرهــا من كوارث الحروب الــتي لا نهاية لها، وكان إصلاح الإذاعة وإعادة بث أغنياتها بمثابة عودة الروح للأمة بأسرها.

الحق، لقد أدت هذه الأناشيد نفس الدور الذي أدته القصائد الشعرية في أثناء الحروب الصليبيــة وهــى القصائــد الــتي اطلــق عليهــا في التاريخ اســم " المقدسـيات" نسـبة إلى بيت المقــدس، لأنها كانت تدور حوله وتحض المسـلمين على اسـترجاعه مــن أيدي الصليبيين. لقد كان لهــذه المجموعــة مــن الأغنيــات مــن التأثير الكبير في نفــوس الجماهير، مــا إرتفع بالروح المعنوية للأمة إلى الدرجة التي ليست فوقها من مزيد.

وهناك أغنية عبد الحليم حافظ "حكاية شـعب" التي كتبها أحمد شـفيق كامل، وحكى فيها تاريخ شق القناة، والاحتلال البريطاني لمصر ومحاولة بناء السد العالي رغم أنف القوى الاستعمارية العالمية.

هذه الأغنية لم تلعب دورًا معنويًا خلال فترة الحرب، حيث أن عبد الحليم قد غناها بعد ذلك بأربع سنوات في الاحتفال بذكرى التأميم والعدوان، إلا أنها تعد ملمحًا هامًا لمدى تفاعل جماهير الشـعب المصري مع مجريات الأحداث الوطنية ومشــاركته فيها، ففي حين وقع عبء التعبئـة علــى أصــوات وحنــاجر أم كلثوم وفايدة كامل والمجموعة، كان دور أغنيات عبد الحليم

دورًا إحتفاليًا ورصدًا لمشاعر الأمة آنذاك.

وهكذا نجد أن القناة التى اختزلت كل موقع مصر الجغرافى والاستراتيجى فى شريط مائى قد جددت شباب موقع مصر لكنها أيضًا- ولم يكن هناك مفر من ذلك- جعلت مصر بوابة دموية استراتيجيًا كما هى بوابة ذهبية تجاريًا، كما ارتبط المشروع منذ بدايته بما يجرى تحت المائدة من صراعات بين دول وقوى ومصالح، وكذلك كانت المرآة التى رأى فيها الشعب المصرى تطوره وتحضره وأخيرًا الجسر الذى عبر عليه المحتل لاحتلال مصر وأيضًا الجسر الذى عبر عليه المصريون لاسترداد حريتهم وكرامتهم القومية .

وليس أدل على استمرار مكانة القناة في الوجدان المصري من أنه في عام 2007 نشرت جريدة الأهرام خبرًا بعنوان "تعويض أحفاد السخرة في قناة السويس"، جاء فيه أن رجل أعمال ألماني من أصل مصري يعتزم مقاضاة شركة قناة السويس، التي تولت حفر قناة السويس وتأسست عام 1858، والتي لاتزال تمارس نشاطها حتى الآن في مجالات الغاز والكهرباء والبنوك والمياه، ويطالبها بدفع تعويضات لأسر العمال المصريين الذين عملوا بالسخرة في حفر القناة، وعددهم يقارب المائة وعشرون ألفًا ومات معظمهم أثناء الحفر، وذلك على غرار ما قامت به بعض الشركات الألمانية حين دفعت تعويضات بالمليارات لأسر بعض الفئات والعائلات التي تضررت من هذه الشركات، رغم عدم ثبوت هذا الضرر بشكل قطعي.

ويتساءل هذا المواطن كيف نسكت ونتغاضى عن استغلال شركة قناة السويس لآلاف المصريين بالسخرة، وهو الأمر الثابت تاريخيًا، ونتركها تكسب وتربح، بل والأدهى أنها تتبرع ببعض أموالها لبعض الأعمال الخيرية في مختلف دول العالم إلا مصر، دون أن تفكر في تعويض هؤلاء المصريين؟!!

حقًا إن قناة السويس "ملحمة مصرية" ربما لم تكتمل فصولها بعد!

الهوامش:-

1 الجمهورية: السنة الثالثة، العدد 950، السبت 28 يوليو 1956؛ الأهرام: السنة 82، العدد 25438، السبت 28 يوليو 1956.
2 أنور السادات: قادر وفاجر، الجمهورية، العدد السابق.
3 أنور السادات: خطة القراصنة، الجمهورية، العدد 953،السنة الثالثة، الثلاثاء 31 يوليو 1956.
4 أنور السادات: انبشوا قبوركم، الجمهورية، الخميس 12 أغسطس 1956، العدد 955،السنة الثالثة.
5 أنور السادات: احتار دليلي، الجمهورية، السنة الثالثة، العدد 952، الإثنين، 30 يوليو 1956.
6 أنور السادات: تيجي تصيده يصيدك، الجمهورية، السنة الثالثة، العدد 954، الأربعاء أول أغسطس 1956.
7 سامي جوهر: خطوة بخطوة، الجمهورية، العدد السابق.
8 نفسه.
9 نفسه.
10 كامل الشناوي: بأظافرنا حفرناها، الجمهورية، السنة الثالثة العدد 954، الأربعاء أول أغسطس 1956.
11 عبد الرحمن الخميسي: من الأعماق، الجمهورية، نفس العدد.
12 أحمد الصاوي محمد: ما قل ودل، الأهرام، العدد 25438، السنة 82، السبت 28 يوليو 1956.
13 الأهرام: السنة 82 العدد 25439 الأحد 29 يوليو 1956.
14 أحمد الصاوي محمد: المرجع السابق.
15 نفسه.
16 طه حسين: امتحان، الجمهورية، السنة الثالثة العدد 952، الاثنين 30 يوليو 1956.
17 محمد حسنين هيكل، على ضوء مصلحة العالم... تعالوا نتكلم؟! الأخبار، 3 أغسطس 1956.
18 محمد حسنين هيكل: رقعة على بنطلوني، الأخبار، 30 يوليو 1956.
19 أحمد الصاوي محمد: المرجع السابق.
20 أنور السادات: التار... التار، الجمهورية، السنة الثالثة، العدد 951، الأحد 29 يوليو 1956.
21 أحمد لطفى حسونة: هذا الرجل هوايته مجد مصر، الأخبار، الأحد 29 يوليو 1956.
22 خالد محمد خالد: المفهوم التاريخي لجمال عبد الناصر، الأخبار، الأحد 29 يوليو 1956.
23 إحسان عبد القدوس: هذا الرجل هو الشعب، روزاليوسف، العدد 1468، 30 يوليو 1956.
24 الأخبار، 3 أغسطس 1956.
25 إدوين موللر: جمال عبد الناصر هل هو أمل للغرب أم خطر عليه؟! ريدرز دايجست، المختار، السنة الأولى، أغسطس 1956.
26 مجلة فرعون، السبت 1 مارس 1930.
27 الأخبار، الأحد 29 يوليو 1956.
28 روزاليوسف، العدد 1468، الإثنين 30 يوليو 1956.
29 نفسه.

30 الشعب: السنة الأولى، العدد 147، الثلاثاء 30 أكتوبر 1956.
31 الشعب: السنة الأولى، العدد 150، الجمعة 2 نوفمبر 1956.
32 Arnoux, Hippolyte, Le Canal de Suez vers 1880, Photographe de l`Unions des Mer, Paris, 1996/97
33 جميع الصور مستمدة من: أرشيف الهلال، نوفمبر 1956.
34 متحف الفن المصرى الحديث، دار الأوبرا المصرية، القاهرة.
35 عبد اللطيف حمزة: الإعلام في حرب السويس، المجلة المصرية للعلوم السياسية، العدد 5، إبريل 1963، ص 97.
36 مجلة إبداع، العدد الثاني، السنة الثالثة، القاهرة، فبراير 1985، ص 88.
37 نفسه، ص 87.
يذكر كاتب المسرحية أن عميد الأدب العربي الدكتور طه حسين كان حاضراً الاحتفال بجائزة المسرحية وربت على كتفه مشجعًا وهو يردد: "أغفر لك العامية في هذه المرة ولكن لن أغفر لك استعمالها في "الناس اللي تحت".
38 مجلة إبداع، نفس العدد، ص 92.
39 نفسه، ص 93.
40 نفسه، ص 94.
41 نفسه، ص ص 109− 110.
42 كانت أول مسرحية تعرض لألفريد فرج على المسرح القومي ونال عنها ميدالية مجلس الفنون والآداب التذكارية. ألفريد فرج: صوت مصر، الهيئة العامة للكتاب، القاهرة، 1990، ص ص 184−183.
43 نفسه، ص ص 188، 189.
44 نفسه، ص 197.
45 العمل من تأليف الدكتور سيد خاطر، الأخبار الأربعاء 14 يونيه 2006، الصفحة العشرون.
46 ستراتيس تسيركاس: نور الدين بومبة، ترجمة: ينى ميلاخرينودى، مصر في الأدب اليوناني، دار مصر المحروسة، القاهرة، 2005.
47 نفسه: مقدمة المترجم، ص ص 17−15.
48 نفسه، ص11.
49 إحسان عبد القدوس: لا تطفئ الشمس، القاهرة، 2005.
50 نفسه، ص ص571−557.
51 يوسف السباعي: نادية، القاهرة، 1997، ص ص449−436.
إخراج حلمي رفلة 1962، شارك في السيناريو والحوار: عبد الحميد جودة السحار ونيازي مصطفى وصالح جودة.
52 محمود قاسم: الفيلم التاريخي في مصر، تاريخ المصريين، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2003، ص 197.
53 نفسه، ص ص 203−202.

54 أخرجه عليّ بدرخان وألفه صلاح جاهين عام 1978، "رغم أن الملحمة تتحدث عن معاناة المصريين أثناء حفر القناة إلا أن أصل الملحمة كانت القبض على أحد الهاربين من تهريب الملح ومؤرخ أول أبيات الملحمة تاريخها في شهر يوليو 1930 ثم تم توظيفها بعد ذلك للتعبير عن فترة حفر القناة". حوار مع الشاعر عبد الرحمن الأبنودي يوم 25 يونيو 2006.

55 محمود قاسم: المرجع السابق، ص ص 300–299.

56 محمود قاسم: المرجع السابق، ص 302.

57 نفسه، ص 304.

58 مجلة إبداع: العدد الثانى، السنة الثالثة، فبراير 1985، ص 87.

59 الأهرام، الجمعة 2 نوفمبر 1956.

60 نفسه، ص 203.

أدى الدور في المسلسل "محمد وفيق"، بينما أداه في فيلم ألمظ وعبده الحامولي الممثل "حسين رياض" وفي مسرحية سيدتى الجميلة الممثل نظيم شعراوي.

61 حوار مع محفوظ عبد الرحمن بتاريخ 24 يونيو 2005.

62 سيد عشماوى: العيب في الذات المصرية، الطبعة الأولى، القاهرة، 1999، ص 123.

63 إبراهيم حلمي: رؤية النديم في نقد وتقويم الحياة الفولكلورية المصرية، مائة عام على وفاة النديم، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 1997، ص ص 44–43.

ولد في الإسكندرية في 3 مارس 1893 وسُميَّ التونسي لأن جده كان تونسياً.

64 قال عنه أمير الشعراء "أحمد شوقى" أخشى على الفصحى من "بيرم"، وذلك تقديراً لموهبته الشعرية حتى أُطلق عليه "شاعر الشعب".

65 بيرم التونسي: المجموعة الكاملة لشاعر الشعب، القاهرة، سلسلة الأدب، 2005، ص ص 279، 280.

66 صلاح جاهين: عن القمر والطين، سلسلة الروائع، مكتبة الأسرة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 1998، ص ص 76، 77.

ثامناً:
القناة بالوثائق والطوابع

رؤية متحفيه

د. منى الصياد
رنا محمد إبراهيم

توثيق تاريخ قناة السويس
من طوابع البريـد والميداليات والعملات التذكارية
خلال 150 عام 1869: 2019
(المعرض التاريخي لهيئة قناة السويس)

د.مني جلال الصياد ؛ أ.رنا محمد ابراهيم

قنــاة السـويس مـن أبرز رموز مصـر وأهم ممراتهـا المائية، وكواحدة مـن أهم المجارى البحرية فى العالم كله ومصدر هام من مصادر الدخل القومى لمصر، ظهرت "قناة السويس" أكثر من مرة على طوابع البريد المصرية فى المناسبات المختلفة، ليس فقط المناسبات المرتبطة بذكرى افتتاحها وتوسيعاتها، بل أيضًا فى ذكرى الحروب و المشروعات الادارية، و التطور فى مجال النقل البحرى و التطور السياسى و الاقتصادى المرتبط بالدولة المصرية عبر150 عام من 1869 الى 2019 م .

وان دراسة تاريخ و تطور العملات التذكارية و الميداليات التذكارية و طوابع البريد عبر 150 عام من تاريخ قناة السويس . يعتبر دراسة تاريخية و فنية و اقتصادية و سياسية و ذلك مـن حـلال دراسـة فنية و تحليليـة لاهم الرموز و العناصر التى شـكلت تاريـخ مصر الحديث ، مثـل دراسـة اللغـة المتداولـة ، العلامـات و الرمـوز و تاشـارات و الاوسـمـة ، المبانـى الاثرية التراثية و الاعلام و اسماء رؤساء هيئة قناة السويس و اسماء رؤساء الدولة . واهم الاحداث السياسـية و الاقتصادية و البحرية و الدولية و اهم الاتفاقيات الدولية و العلاقات الخارجية السياسـية مـع الـدول الاخـرى عبر العصور . لـذا كان من الضرورى دراسـة اهـم الميداليات التذكاريـة و العمـلات الرسميـة و طوابع البريد لتاريخ تاريخ قناة السـويس من خلال الرموز و العلامات الفنية .

❖ **مصطلحات البحث** :

- **الأوسمـة والانـواط** : هى وسـائل لمظاهر التكريم لشـخص نتيجـة عمل بطولى او يأتى تكريما لعطاء مهم او تعبيرا عن الاعتزاز بدور أداه.

- **العمـلات التذكاريـة** : المتداولـة هـى التى تكـون قيمتها التجارية مسـاوية للقيمة الاسمية المكتوبة عليها ومن أمثلتها العملات المصنوعة من الكوبرنيكل و البرونز.

❖ **أهداف البحث :**

- إلـي أي مـدي (تعتـبر العملـة التذكاريـة و طابـع البريـد) من أهـم أدوات توثيق الأحداث التاريخية الهامة و المناسبات الرسمية.

- أهميـة دراسـة (العمـلات التذكاريـة و طوابـع البريـد و الميداليـات الرسميـة)

كمصدر لدراسة (اللغه و الاعلام و الأحداث و المناسبات و الرموز الرسمية) الخاصه بالدولة المصرية.

- أهمية تاريخ قناه السويس عبر العصور تم توثيقه (بالعملات التذكارية و طوابع البريد منذ مائه و خمسون عاما لدراسة تاريخ مصر الحديث)

❖ منهجية البحث:

يعتمد البحث علي الدراسة النقدية و التحليلية لأهم الرموز و العناصر التصميمية الشهيرة و الممثلة للدولة المصرية عبر العصور من خلال دراسة طوابع البريد و العملات التذكارية و العملات المعدنية خلال المائة و خمسون عاما الماضية منذ 1869 : 2019.

❖ الاطار النظرى :

إن مصر اعتادت في عهد ماقبل الثورة علي سك عملاتها بدور السك الأجنبية , ومع بداية الثورة أنشأت دار سك العملة المصرية, وبدأ الإنتاج عام 1954 لبعض العملات صغيرة القيمة ثم تعاظم نشاط الدار لتلبية احتياجات بعض الدول العربية في سك عملاتها ومنها سوريا واليمن والمملكة العربية السعودية وذلك لأنها كانت دار السك الوحيدة في الشرق الأوسط , وقامت دار السك المصرية بعد ذلك بإصدار العملات التذكارية لتخليد المناسبات الوطنية والأحداث التاريخية المهمة وكانت إما من الذهب أو الفضة .

والجدير بالذكر أن المرسوم الملكي الخاص بإنشاء دار سك العملة المصرية صدر عام 1950, وتم إنشاء دار السك لتقليل النفقات الباهظة التي كانت تعود علي دار السك الأجنبية ولسد احتياجات التداول داخل مصر , وكانت دار سك العملة تمثل مظهرا من مظاهر قوة وسيادة الدولة , وبدأ الإنتاج الفعلي للعملة المعدنية في الصدور منتصف عام 1954,وكانت الآلات المستخدمة تأتي من ألمانيا وإنجلترا.

وتتعامل بعملاتها النقدية، ستجد على كل عملة شكلا مختلفا، فتارة تجد مسجدا أثريا، وأخرى تجد أحد الفراعنة، وثالثة تجد إنجازات حققتها مصر مثل إنشاء قناة السويس الجديدة.

وفي عصر الرئيس المصري عبدالفتاح السيسي، تعد عملة "العاصمة الإدارية"، أحدث عملة تصدرها مصر تحمل مجسما لمباني العاصمة مع كلمتي "العاصمة مصر"، كما يصدر معها عملات منقوش عليها "الريف المصري الجديد" و"مدينة العلمين الجديدة"، وسبقها

إصدار عملات تحمل مجسم سفينة مع كلمات "قناة السويس الجديدة"..

والاحتفال بالمناسبات السعيدة والإنجازات المصرية برسمها على العملات النقدية ليس بالأمـر الغريـب علـى مصر، ففـي عصر الخديو إسماعيـل صدر عدد من العمـلات التذكارية بمناسـبة افتتاح قناة السـويس، لتكون بداية ظهور قناة السـويس بشكل مستمر على العملات المصرية.

وأصـدر الرئيـس المصـري الراحل جمال عبدالناصر، عملـة تذكارية في عيد الجلاء عام 1956، وعملة فضية عام 1956 بقيمة 25 قرشا بمناسبة تأميم شركة قناة السويس

وفي عصـر الرئيـس السـادات، صـدرت عملـة فضية تذكاريـة بقيمة 10 قروش بمناسـبة إعادة فتح قناة السويس في عام 1976، فضلا عن عملة فضية بقيمة جنيه بمناسبة الافتتاح الثالـث لشـركة قنـاة السـويس عام 1981، كمـا صدرت عملـة تذكارية بقيمة جنيه بمناسـبة اليوبيل الفضي لذكرى تأميم شركة قناة السويس.



كما صدرت عملة بقيمة 5 جنيهات فضية عام 1995 بمناسبة ذكرى مرور 100 عام على إنشـاء حديقـة الحيـوان، بالإضافـة إلى عملة فضية بقيمة جنيه صدرت عام 2006 بمناسـبة اليوبيل الذهبي لذكرى تأميم شركة قناة السويس.

ووثقت وزارة المالية ثورة 25 يناير 2011، وذلك بطرح عملات تذكارية فضية من فئتي الجنيه الواحد والخمسـة جنيهات بمناسـبة الاحتفال بالعيد الأول لثورة 25 يناير، ونقش على الوجه الأول لتلك العملات شعار الثورة "كرامة، حرية، عدالة اجتماعية"، بالإضافة إلى يد إنسـان ترمز لتماسـك الشـعب المصري وكتبت حولها عبارة ثورة يناير ورقم 25، بينما نقش على الوجه الثاني اسم جمهورية مصر العربية .

❖ طابـع البريـد أو الطابـع البريـدي : علامـة مميـزة توضع على أغلفـة ومظارف الرسائل أو الرزم المعدة للإرسال بالبريد تبين بأن أجرة البريد مدفوعة مسبقًا. الطابع يمكـن ان يلصـق على وثيقة ما تبين بان الرسـوم قد دفعـت وان الوثيقة أصلية ومعتمدة.

تصدر الدول الطوابع البريدية بمناسبات مختلفة تخليداً لتلك المناسبة وتباع لاستخدامها في البريد إضافة لجامعي الطوابع والهواة الذين يبحثون عن الطوابع النفيسة والقديمة والنادرة.

وقد تم إصدار أول طابع بريدي في إنجلترا 6 مايو عام 1840وكان يحمل صورة الملكة فيكتوريا وقد اقترح الصورة السير رولاند هيل؛ ثم صدرت طبعتان من هذا الطابع إحداهما باللون الأسود والأخرى باللون الأزرق. ثم كانت الولايات المتحدة الأمريكية ثاني دولة في العالم، وقد أصدرت طابعاً في نيويورك عام 1842 يحمل صورة رئيس الولايات المتحدة الأمريكية جورج واشنطن. ثم تبعتها مقاطعتي جنيف وزيوريخ في سويسرا ثم البرازيل عام 1843. وفي أول يناير 1849أصدرت فرنسا طابعاً يحمل الشكل الرمزي الدال على الحرية وقد استبدلت بهذا الشكل عام 1852 صورة الأمير لويس نابليون بونابرت، وفي عام 1853 أستبدلت العبارة المدونة للّهالجمهورية الفرنسيةللّه بعبارة الأمبراطورية الفرنسية. تلتها بعد ذلك عدة بلدان، من بينها بافاريا (ألمانيا) عام 1849و قد صدر أول طابع في مصر عام 1866في عهد الحكومة الخديوية. بدأ بعض هواة جمع هذه الوريقات الملونة الصغيرة بجمعها في صناديق خشبية أو كتب أو حتى قاموا بتعليقها على جدران الحائط. أول ألبوم لجمع الطوابع تم طرحه للأسواق في عام 1862.

أولاً :- طوابع بريد خاصة بقناة السويس

1 - فى الفترة من 1859م إلى عام 1869م

في عام 1859 ، أنشأت شركة القناة البحرية في السويس نظامها البريدي الخاص لنقل البريد الإداري بين مواقع عملها ومكاتبها في الإسكندرية وبورسعيد والإسماعيلية والسويس. في وقت لاحق ، في عام 1860 ، أبرمت اتفاقية مع شركة Posta Europea لنقل بريدها إلى أقرب مكتب Posta Europea: دمياط أو السويس أو الزقازيق. استمر هذا الترتيب حتى عام 1865 ، عندما استولت الحكومة المصرية على Posta Europea ، وبعد ذلك استأنفت الشركة تشغيل نظام البريد الخاص بها. كانت خدمة نقل البريد مجانية للبريد الشخصي والتجاري لموظفي الشركة وغيرهم من سكان منطقة القناة. في نوفمبر 1867 ، لتغطية تكلفة هذه الخدمة ، تقرر فرض رسوم على نقل البريد الخاص ، ليصبح ساري المفعول من 1 يوليو 1868. ونتيجة لذلك قدم مقر الشركة في باريس طلبًا لطوابع البريد في فئات 1 و 5 و 20 و 40 سنتيم مع شركة باريس

شيـزود أيـن و تافرنييـه. طُبعـت هذه بالطباعة الحجرية ، مع سـطح الطباعة المكون من حجـر يبلـغ طولـه 20 سـنتيمترا مبني على 120 عمليـة نقل حجرية فرديـة مأخوذة من حجـر أحـادي الصـورة. تتكـون أحجـار الطباعة الثلاثـة الأخرى التي يبلـغ عددها 120 ظهورًا من 30 عملية نقل مأخوذة من حجر متوسط من أربع صور.






2 - طوابع بريد خاصة بقناة السويس بعد التأميم

ونسـتعرض لكـم أبـرز الطوابـع القديمة التى احتفت بقناة السـويس فى مناسـبات مختلفة:

طابع بريد تذكارى صدر عام 2001	
	صدر الطابع بمناسبة الاحتفال بافتتـاح كوبرى قناة السـويس، الذى يربط بين قارتى أفريقيا وآسيا. وتبلغ قيمته 155 قرشًا.

طابع بريد تذكارى صدر عام 1969	
	للاحتفـال بمناسـبة الذكـرى المئويـة لافتتـاح القناة بـة خريطـة العـالم و موقـع قناة السـويس بالنسـبة لقارتى اسـيا و افريقيا ومركبين شراعيتين مختلفين فـى الحجم و صـورة تعبيرية لحفر القنـاة بالفاس و القفـة . صادر عـن الجمهورية العربية المتحدة تبلغ قيمته 20 مليمًا.

طابع بريد تذكارى صدر عام1980



كتب فى المقدمة مصرEGYPT و يحمل سفينتين الاولى حمولة 150000الف طن و الثانية 60000 طن لتبين مدى التطور و احجام و حمولات السفن المارة فى القناة عام 1980 م

كرمز للاحتفال بتطوير قناة السويس وافتتاح التفريعة الثالثة للقناة عام .الطابع بقيمة 70 مليما.

طابع بريد تذكارى بمناسبة اعادة الملاحة فى قناة السويس عام 1985



طرح الطابع بمناسبة مرور 10 سنوات على إعادة افتتاح قناة السويس وعيد ثورة 23 يوليو لذا يحمل خريطة قناة السويس وعلم مصر يحتضن غصن الزيتون بداخلهم سفينتين شراعيتين فئة الخمسة قروش.

طابع بريد تذكارى صدر عام 1957

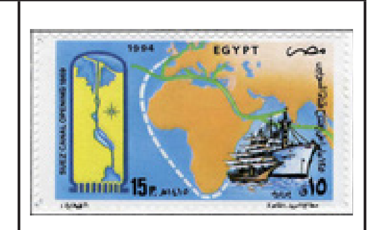


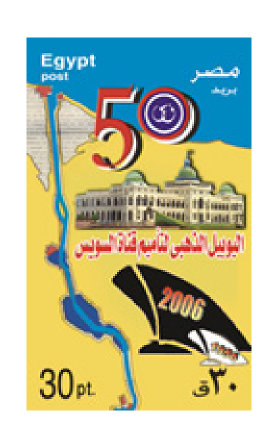
كتبت عبارة . تأميم شركة قناة السويس – ضمان لحرية الملاحة يحمل صورة رمزية لمركب تعمل بالفحم وخريطة طولية لقناة السويس و الشعار الملكى الهلال و ثلاث نجوم باللون الابيض على خلفية زرقاء فئة 100 مليم .

طابع بريد تذكارى صدر عام 1975	
	يحمل الطابع اسم جمهورية مصر العربية . EGYPT رسم خريطة قناة السـويس، الكرة الارضية و من اليمين الرئيس أنور السادات يحمل شعار « لخير شعبنا و لخير العالم توقيع انور السادات ، و بجوارة سفينتين عملاقتين تحمل احدهما اسـم السـلام ، كرسالة سلام للعالم اجمع » 5 يونية 1975 بمناسـبة الاحتفـال بإعـادة فتـح قناة السـويس بعـد تعميق الغاطس من بقيمة 110 مليما

طابع بريد صادر عام 1963	
	يحمـل الطابع عنوان الجمهوريـة العربية المتحدة يحمل صورة لسـباح و خلفة رسـم تحديدى للكرة الارضية وخريطة قناة السويس و البحر المتوسط باللـون الازرق ، رمـزًا لسـباق قنـاة السـويس فى سباحة المسافات الطويلة بقيمة 10 مليمات.

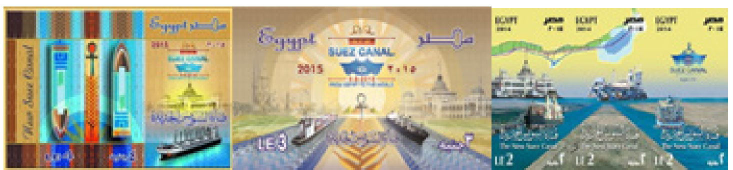
طابع بريد اصادر عام ١٩٩٤ بريد جوى	
	يظهـر بـه المنصـة الرئيسـية لحفـل افتتـاح قنـاة السـويس 1869م و حريطـة القنـاة التـى تضـم ملوك و رؤسـاء العالم ، بمناسـبة مرور 125 عام على افتتاح قناة السويس ، مكتوب باللغة العربية و النجليزية . الطابع فئة 80 قرشا .

نموذج ثانى لطابع بريد تذكارى صدر عام 1994	
	بمناسبة مرور 125 عامًا على افتتاح القناة مصر EGYPT ،مكتوب باللغة العربية و النجليزية ، على اليمين نماذج لمجموعة من المراكب الشراعية مختلفة الاحجام . بجوارها قارة افريقيا و رسم توضيحى لمسار طريق راس الرجاء الصالح . و على اليسار خرطوشة فرعونية خاصة باسماء ملوك الدولة المصرية القديمة تحمل شكل تقريبى لخريطة قناة السويس ، للدلالة على ان قناة السويس فكرة فرعونية الطابع بقيمة 15 قرشًا

طابع بريد اصادر عام 2006 بمناسبة مرور 50 عام على تأميم قناة السويس مصر EGYPT اليوبيل الذهبى لتاميم قناة السويس	
 	ق س الشعار الرسمى لقناة السويس بعد التاميم الحروف الاولى باللغة العربية قناة «ق» السويس «س» داخل دائرة ال 50 و بجوارها خريطة قناة السويس و مبنى القبة ببورسعيد مبنى اثرى ذو طراز اسلامى ضمن المبانى المشهورة على مستوى العالم . و فى الاسفل نموذج لمركبين الاولى عملاقة تمثل تطور السفن عام 2006 و الاخرى صغيرة تمثل عام 1956 م رمز اللون الاصفر للارض و اللون الازرق للبحر المتوسط ، فئة الطابع ثلاثون قرشا.

3 – طوابع بريد خاصة بافتتاح قناة السويس الجديدة 2015





طابع بريد بمناسبة الاحتفال بافتتاح قناة السويس الجديدة اغسطس 2015

فئة 2 جنية و 3 جنية و 4 جنية.

الـذى يحمـل تصميمه صورة لسـفينتين متقابلتين فى القناة الاصلية والجديدة، وسـنابل القمح فى منتصف التصميم تتجه نحو الشـمس، ترمز إلى النماء والخير الذي سـيعود على المنطقة والشـعب المصري. وأوضح أن الطريق بين القناتين هو طريق التنمية الذي اسـتمدت عناصـره مـن الحضارة المصريـة القديمة ، ويرمز لها بالأهرامـات ومفتاح الحياة رمز الخير عند الفراعنة ، ثم خط الأفق فى خلفية القناة في منتصفها الشمس التي ترمز الى الانتشار والخير، وتشـمل فى زخارفها زهرة اللوتس الفرعونية، رمز الجمال على جانبي الافق ومبنى هيئة القناة القديمة.

❖ **دراسة نقدية لبعض الرموز المرتبطه بطوابع قناه السويس عبر العصور:**

– هنـاك بعـض المفاهيـم المرتبطـة بعالميـه قناه السـويس مثـل (خريطة العـالم –علاقة القارات بموقع قناه السـويس) و ذلك من خلال مبدأ اتفاقيه القسـطنطينيه "1888" التي تنص علي" ان لجميع سفن العالم الحق في عبور قناه السويس ما لم تكون في حاله حرب مع مصر،" و من هذا المنطلق تركز فكر المصمم علي دراسه أهمية قناه السويس بالنسبه للملاحه العالمية و العالم أجمع.

– بعض العناصر التصميميه المرتبطة بتطور الملاحه العالمية مثل:

❖شـكل لخريطة قناه السـويس (الجغرافية) تطور شـكل و حجم السـفن المرسومه خلال (مائه عام) و مدي التطور في احجام و أعماق غاطس السفن و الي اي مدي واكبت حركه تطور السفن تطور الغاطس عبر السنين.

– **الالـوان** : تغلـب علـي الطوابـع (الازرق بدرجاتـه) في لـون البحر المتوسـط و قناه السويس و السماء و اللونى الاخضر و الاصفر الواضح فى الارض .

- (بعض الرموز الوطنية الرسمية): مثل علم مصر - غصن الزيتون كرمز للسلام العالمي- الشعار الملكي "هلال و ثلاث نجوم داخل دائره باللون الأبيض".

- تطور (حجم ا لغاطس لقناه السويس) من 35 قدم عام 1956 الي 53 قدم عام 1980 و من 62 قدم عام 2001 الي 66 قدم عام 2010 و استمر الغاطس 66 قدم حتى 2019.

- تطور شكل و لون علم مصر من الملكية "الهلال و الثلاث نجوم" عام 1923 الي جمهورية نسر و بداخله هلال و ثلاث نجوم بعد الثورة عام 1952

- تطور الدولة سياسيا من ملكية " لجمهورية "جمهورية مصر العربية" أو مصر.

- اللغه: اللغة المتداولة علي الطابع البريدى (العربية و الانجليزية) في المناسبات و الفئة المالية فترة ما بعد التاميم ، فترة قبل التاميم باللغة الفرنسية .

-التواريخ : (العربيه الهجرية و الميلادية) باللغتين الانجليزية و العربية

ثانياً :- ميداليات خاصة بقناة السويس

1 - ميداليات تخص قناة السويس فى الفترة من 1859م إلى 1869م

ميدالية تذكارية بمناسبة افتتاح قناة السويس 17 نوفمبر 1869		
	الوجهة	الظهر
	يمثل امرأة رومانية ترفع فى يدها شعلة و اليد الاخرى تحمل غصن نبات . و امامها رجل يحمل فى يدة جرة .	ميدالية تذكارية بمناسبة افتتاح قناة السويس 17 نوفمبر 1869 . الشركة العالمية لقناة السويس البحرية . مكتوبة باللغة الفرنسية . حفل الافتتاح العظيم للقناة البحرية القناة سلام العالم.

ميدالية تذكارية خاصة بفردناند ديليسيبس 1952		
	الوجهة	الظهر
	الوجهة : بورترية للدبلوماسى الفرنسى فردناند ديليسيبس و خلفة خريطة لقناة السويس مصنوعة بطريقة نحت الريليف على برونز.	شكل مركب من راس الحصان و خلفة خطاف بحرى و تاج ملكى كتب عليها شركة البريد السريع البحرية

ميدالية تذكارية تمثل افتتاح قناة السويس للملاحة العالمية 17 نوفمبر 1869 .		
	الوجهة	الظهر
	بروفيل لرأس الدبلوماسى الفرنسى فرديناند ديليسيبس.	خريطة قناة السويس محفورة بتضاريس جغرافية واضحة

ميدالية تذكارية برونزية مكتوبة باللغة الفرنسية		
	الوجهة	الظهر
	يظهر فية خديوى مصر عباس حلمى باشا . بلباسة الملكى بالشارات و النياشين الملكية.	اتفاقية التجارة الدولية . نحتت بشكل تعبيرى على هيئة مركب شراعية تمر فى قناة السويس و يعلوها وشاح كتب عليه لفظ الاستيراد و التصدير . ينزل منة غصنين من النباتات الرومانية و فى الاسفل راسين للثعبان ابوفيس حامى القناة و جناحى حورس كرمز للحماية مستوحى من فكر و عقيدة المصرى القديم.

ميدالية تذكارية دائرية تعود لعام 1869م .		
	الوجهة	الظهر
	يظهر فيه الخديوي اسماعيل باشا.بلباسه الملكي بالشارات و النياشين الملكية.	يظهر بها مشهد بعمق منظورى لمرور السفن بقناه السويس و كتب عليها تذكار لفتح خليج السويس في سنه 1869م.

و هي واحده من الميداليات التذكاريه التي وضعت للاحتفال الضخم لافتتاح قناه السويس و سميت بالميدالية الشعبيه و نقش عليها عاش الخديوي اسماعيل.

ميدالية تذكارية دائرية تعود لعام 1950م .		
	الوجهة	الظهر
	الوجه: نري وجوه اسماعيل باشا مؤسس الجمعية و الملك فؤاد الاول الذي أحياها و الملك فاروق الذي راعاها.	

وضعت في الذكري ال 75 لتأسيس الجمعية الجغرافيه الملكية.

ميدالية تذكارية دائرية تعود لعام 1865م.		
	الوجهة	الظهر
	مركب شراعيه تبحر في القناه المستقبليه و كتب عليها بدايه اعمال الحفر في قناه السويس مصر.	عمله فئه 20 سنت و كتب عليها المهندس بوريل و رئيس شركه الحفر لافالي و كومبيه.

الأمم المتحدة لتطهير القناة ديسمبر1956-1957.		
	الوجهة	الظهر
	يصور جنزيرا معدنيا مربوط برفاص مركب . يعلوها شعار الامم المتحدة و فى الخلفية مبنى القبة ببورسعيد و رافعة ونش ترفع زورق صيد.	يظهر ونش رافعة كنموذج للالات الخاصة ببعثة الامم المتحدة لتطهير قناة السويس و هى دول المانياالشرقية ، ايطاليا ، يوسغلافيا ، الدانمارك و السويد و كتب على الحواف الخارجية للميدالية . الامم المتحدة ،

عملة تذكارية دائرية من البرونز بمناسبة ذكرى الافتتاح الثالث لقناة السويس 1981 فئة خمسة جنيهات		
	الوجهة	الظهر
	الوجهة : يظهر فية ثلاثة من المراكب الشراعية بالمواجهة و بجوارها البوصلة و فى الاسفل نحت لشكل المياة بطريقة رسم الفنان المصرى القديم و فى اليمين غصن الزيتون .	جمهورية مصر العربية 1401هـ ، 1981 م

ميدالية تذكارية دائرية من البرونز بمناسبة تاميم قناة السويس فى 26 يوليو 1956 باللغتين العربية والانجليزية		
	الوجهة	الظهر
	نموذج لمبنى القبة اشهر المبانى الاسلامية الاثرية ببورسعيد.	بها خريطة لقناة السويس بورسعيد و الاسماعيلية و السويس و حولهم مجموعة من النخيل كرمز للعمران بالضافة الى مجموعة من الوحدات البحرية المختلفة الاشكال و على اليسار النسر رمز الشعار الوطنى الهلال و بداخلة 3 نجوم.

عملة تذكارية بمناسبة مرور 125 عام على افتتاح قناة السويس فئة واحد جنية		
	الوجهة	**الظهر**
	شكل تقريب لمشهد من مشاهد حفل افتتاح قناة السويس و فنار بورسعيد.	1869ذكرى افتتاح قناة السويس 1994، جمهورية مصر العربية.

عملة تذكارية معدنية بمناسبة ذكرى اعادة فتح قناة السويس 5 يونية 1975	
	الوجهة
	مبنى القبة ببورسعيد و امامها مركب شراعى و رسم عليها الكرة الارضية و اسفلها مياة فرعونية و يعلوها قرص الشمس المضئ.

عملة تذكارية بمناسبة العيد الذهبى لتاميم قناة السويس . 1956-2006.	
	الوجهة
	شكل منظورى لمبنى القبة ببورسعيد و امامهم سفينتين الكبرى تحمل تاريخ 2006 و الخرى تحمل تاريخ 1956 . دلالة على التطور الملاحى فى حجم السفن العابرة للقناة.

عملة تذكارية فضية بمناسبة ذكرى تاميم شركة قناة السويس . 26 يوليو 1956.	
	الوجهة
	المبنى الاثرى لقناة السويس ببورسعيد " مبنى القبة " على الطراز الاسلامى و يعلوة علم قناة السويس بعد تعريب اللوجو الخاص بقناة السويس العالمية sc canal du suezالى ق س " قناة السويس " بعد التاميم . مكتوبة باللغة العربية.

❖ بعض الميداليات الخاصة بافتتاح قناة السويس الجديدة من اصدار صك العملة المصرية عام 2015



عملـة تذكاريـة فئـة واحد جنية و فئة خمسـون قرشـا من دار صك العملة بمناسـبة لفتتاح قناة السويس الجديدة 6 اغسطس 2015 .

الوجهـة : مركبـين متقابلتـين فى اتجاهين مختلفين و بينهما دائرة تتوسـطها ق س الحروف الاولى لقناة السويس . بتاريخ 2015-2014 عام حفر قناة السويس .

طرحـت وزارة الماليـة الإصـدار التـذكاريٍ الذهـبي لافتتـاح قناة السـويس الجديدة نهايـة شـهر اغسـطس 2015 ، ووضـعَ أرقاماً مسلسـلة لقطع الإصدار التـذكاري للقناة، مما يزيد من قيمتها المادية والتاريخية

وحول قيمة بيع الإصدار التذكاري:-

فقيمـة ربـع الأونصة والتي تعـادل جنيها ذهبيا من حيث الوزن سـيتم ببيعها بقيمة 4100 جنيه، وهي قيمة أعلى من قيمة الجنيه الذهب.

ميدالية تذكارية برونزية بمناسبة افتتاح قناة السويس الجديدة 2015		
	الوجهة	**الظهر**
	كتـب باللغتـين العربيـة و النجليزيـة قناة السـويس هديـة مصر للعـالم اجمع داخـل دومـان كرمـز مـن رمـوز البحـرية العالميـة و بداخلهـم مركبـين متقابلـين كرمـز لاذدواج الاتجاة .	كتـب باللغتـين العربيـة و النجليزيـة جمهوريـة مصر العربية 2015.

ميدالية تذكارية دائرية على هيئة دومان بحرى " بعد تاميم قناة السويس " الميداليا تمنح للوفود و الزيارات الهامة بالهيئة .		
الظهر	الوجهة	
مبنى القبة الاثرى ببورسعيد و غصن الزيتون . و مياة القناة ، و مركب حاويات . و امراءة فرعونية تمسك بيدها الكرة الارضية داخل دومان و بجوارها زهرات اللوتس الفرعونية و يعلوها النسر المصرى و بداخلة علم مصر و مكتوب اسفلة جمهورية مصر العربية .	المبنى الادارى الجديد مبنى الارشاد بالاسماعيلية 1964. و خريطة قناة السويس و غصن الزيتون و جندى محارب يحمل علم مصر 1973.	

❖ دراسة نقدية لبعض الرموز المرتبطه بعملات قناه السويس عبر العصور

تعددت فيها الرموز المستوحاه من الفكر والعقيده المصرية القديمة

-كرؤوس الثعابين و جناحي حورس كرمز للحماية.

– رموز تتعلق بالنقل البحري مثل أشكال المراكب الشراعية المتعدده الأحجام- خريطة لقناه السويس

– شكل الميدالية "دائرية" بصفه عامه – المعدن المفضل "برونز و فضه".

" الي هيئة قناة السويس.Canal Du Suez تحولت الكتابة من الفرنسية بعد التأميم الي اللغة العربية بعد التعريب ".